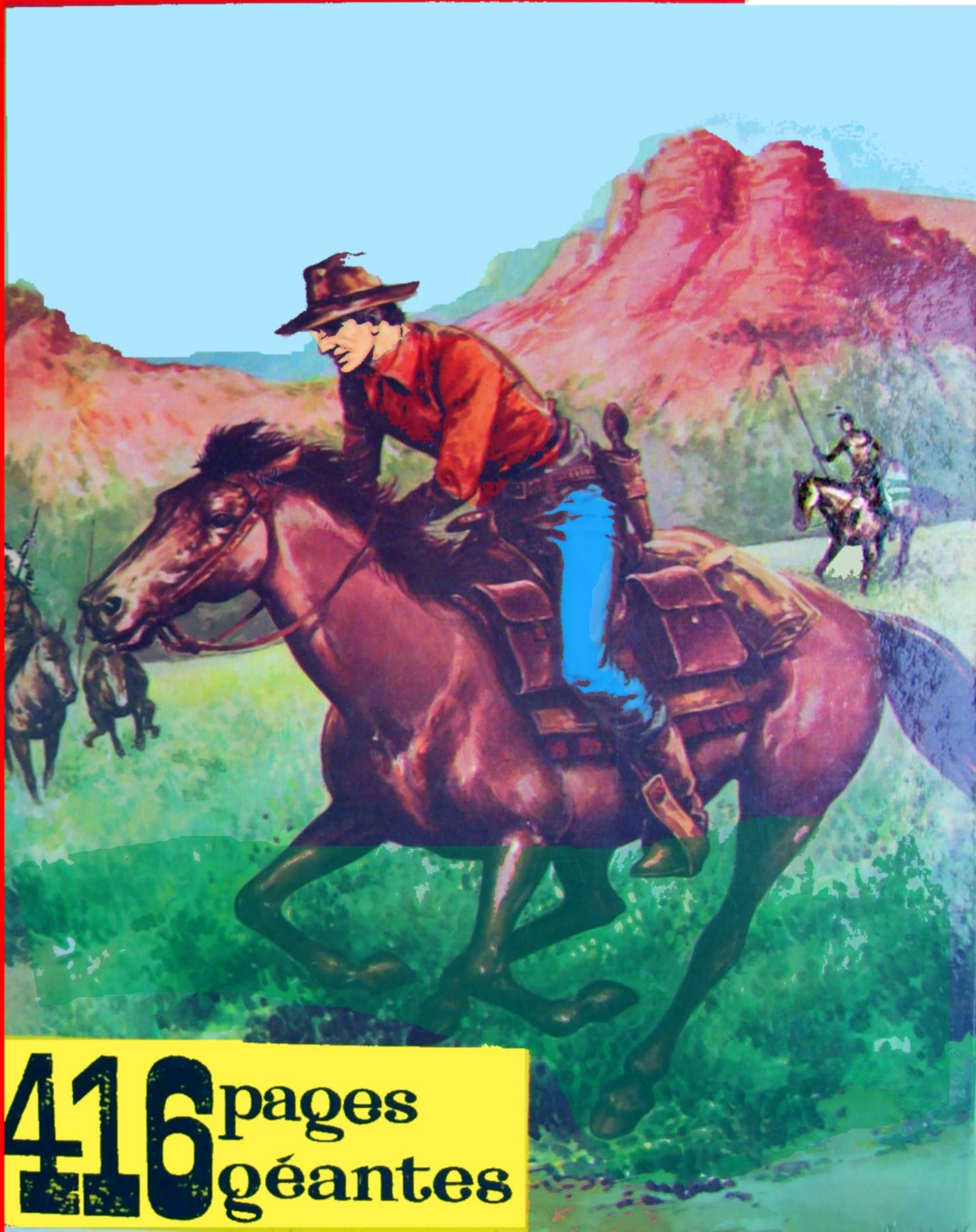


Pilote

album
N°3



416 pages
géantes

Pilote

N° 27
28 AVRIL 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique 8 Fr. 8.

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

30 AVRIL 1863

C A M E R O N E

PAGE DE GLOIRE
DE LA LÉGION





DANS NOTRE
COURRIER

TOUJOURS LE SPORT

De Annie FREMONT, 8, rue de Montreuil, Vincennes (Seine).

Je me permets de vous demander si ce ne serait pas possible de faire en exclusivité, comme Kopa, Rivière, etc., les carnets de A. Halimi.

Nous allons continuer à publier des documents sportifs en exclusivité. Nous allons, par exemple, bientôt commencer les leçons de rugby de Moncla. Nous étudierons votre idée au sujet de Halimi.

SELF JOUETS

De Pierre SINIARD, 2, square Bolivar, Paris (19^e).

Dans notre classe, nous sommes 32, il y en a 16 qui lisent « Pilote » et sur ces 16, tous font les jouets de Jean Michel.

Jean-Michel est très heureux d'apprendre le succès que remportent ses « self jouets ». Nous tenons, cher Pierre Siniard, à vous remercier pour toutes les choses aimables que vous avez bien voulu nous écrire dans votre lettre.

C'EST BIEN LUI

De Fabrice HUET, 39, rue de l'Abbé-Groult, Paris (15^e).

J'ai déjà eu l'occasion et le plaisir de voir les inséparables Uderzo et Goscinny ensemble et je trouve que l'ex-cocher des aventures de Jehan Soudoulet possède beaucoup de ressemblance avec Goscinny. Est-ce vrai ? En ce cas, je rends hommage au talent de Uderzo qui nous montre là qu'il possède également un habile coup de main pour les caricatures.

En effet, c'est bien de Goscinny qu'il s'agit. Il se trouve désavantagé, mais c'est vraiment lui !

LES ALBUMS SONT PRÊTS !

Les premiers albums reliés de « Pilote » sont enfin sortis de presse. Ces magnifiques albums, réunissant treize numéros de « Pilote », soit plus de 400 pages, sont en vente partout au prix de 7,50 NF. Vous pouvez aussi les commander à « Pilote », 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e), qui vous les enverra contre remboursement, port en sus.

NOUS DEVANÇONS VOS DESIRS

De P. HALLER, 6, rue Poincaré, Mulhouse.

Je vous propose de faire un pilotorama sur le nouveau paquebot « France ».

Ce pilotorama est en préparation, il paraîtra dans le n° 29 de « Pilote ».

YORKTOWN

De Maurice PROBST, 18, rue de la Cense, Haybes-sur-Meuse (Ardennes).

Dans le pilotorama du « Pilote » n° 22, la bataille de Yorktown, vous marquez, pour le n° 15, le drapeau du régiment du Gâtinais et pour le n° 53, un fusilier du Royal-Auvergne. Or, je crois savoir que ces deux régiments ne sont qu'un seul et même régiment. En effet, avant la bataille, c'était le régiment du Gâtinais et il a pris le nom de Royal-Auvergne pour l'action d'éclat qu'il accomplit en enlevant la plus forte redoute de Yorktown.

Il s'agit bien de deux régiments différents. Le régiment du Gâtinais, qui prit le n° 18 dans la nouvelle nomenclature des régiments français en 1786, a été en Amérique de 1775 à 1783. Quant au Royal-Auvergne, il prit le n° 27. Des membres de ce régiment se trouvaient à la bataille de Yorktown et, en 1782, 1 200 hommes du Royal-Auvergne furent embarqués à destination de l'Amérique.

QUELQUES ADRESSES

De Franck BOUVIER, 34, rue du Moulinet, Paris (13^e).

Pourriez-vous me donner les adresses de l'équipe de football rémoise et celle de l'équipe de football du Racing ?

Racing-Club de Paris : 81, rue Ampère, Paris (17^e), et Reims : Stade de Reims, Reims (Marne).

Les photos qui illustrent ce numéro sont dues à S.C.A., Miroir-Sprint, A.F.P., Holmes, Atlantic Press, Presse Sport, Cape, Times, A.G.I.P., Cra-venne, A.D.P., Raoul Saguët, René Pari.

ÉRIC PEUGEOT A RETROUVÉ LA JOIE DE VIVRE



VOUS savez que ce petit garçon de quatre ans et demi, héritier de la dynastie des usines Peugeot, avait été enlevé le 12 avril alors qu'il jouait dans le jardin d'enfants du golf de St-Cloud. Son père ayant versé les 50 millions (en francs légers) demandés par les ravisseurs, ceux-ci ont relâché leur prisonnier qui a réintégré, avec le bonheur que l'on devine, le domicile familial,

170, avenue Victor-Hugo, à Paris. C'est là que notre photographe, Pierre Rougnot, a pu prendre ce cliché exclusif alors que les deux frères (Eric, à gauche) jouaient dans leur baignoire en faisant la connaissance de nos amis Astérix et Obélix. Pour Eric et ses parents, le drame s'est heureusement terminé. Mais il faut espérer que les criminels ne profiteront pas longtemps de leur fortune mal acquise. La liste

des numéros des billets a été publiée. Chaque coupure de la rançon mise en circulation risque de provoquer l'arrestation des bandits. Déjà, lors du rapt du bébé Lindbergh, aux U.S.A., le 1^{er} mars 1932, c'est en allant au cinéma, 18 mois après l'enlèvement, qu'un des ravisseurs fut identifié : la caissière venait, par hasard, de consulter la liste des billets affichée devant elle... La même mésaventure peut se renouveler !

DU NOUVEAU SUR VOTRE PETIT ÉCRAN

LA POULICHE FLICKA mène au succès l'enfant prodige de Toronto



A PRES avoir fait la connaissance de Jim la Jungle, de Skipper et de Tamba, les jeunes téléspectateurs viennent de découvrir deux nouveaux amis : Ken et la pouliche Flicka.

Tiré d'un roman de Mary O'Hara, qui fut vendu à plusieurs millions d'exemplaires dans le monde entier, « Mon amie Flicka » est le plus important feuilleton qui ait été réalisé, depuis cinq ans, par les techniciens de la TV américaine. Le même livre, qui dépeint l'amitié touchante d'un petit paysan du Montana pour une jument qu'il a dressée, avait également inspiré, il y a dix ans, un grand film dont Roddy Mc Dowall était la vedette.

Sur nos petits écrans, c'est un jeune Canadien nommé Johnny Washbrook qui incarne Ken, le fils du rancher Bob Mc Laughlin. Il va, aujourd'hui, gaillardement sur ses seize ans, mais à l'époque où les trente-neuf épisodes du film furent réalisés, il venait tout juste de fêter son onzième anniversaire. En ce temps-là, la ville de Toronto le considérait un peu comme son enfant prodige. Johnny avait, en effet, déjà tenu plus de 200 rôles à la Télévision canadienne, participé à de nombreuses

émissions de radio et surtout créé le personnage de Wakefield dans une adaptation théâtrale du fameux roman de Mazo de la Roche, « Le maître de Jalna ».

Johnny avait le métier d'acteur dans le sang. Sa maman était comédienne et son frère aîné, Donald, également. Tous trois ont d'ailleurs joué ensemble, en tournée, « La vie avec mon père ». Ce fut dans cette comédie que la future vedette de « Mon amie Flicka » débuta sur scène, à l'âge de sept ans. Il lui arriva même une curieuse mésaventure le troisième soir où il affrontait le public. Le rideau se leva dans une petite ville près de Québec, alors que Johnny n'avait pas encore endossé son costume de scène. Un peu inquiet, les interprètes qui se trouvaient devant la rampe improvisèrent un dialogue aussi hâtif que décousu pour tenter d'expliquer l'absence du garçon. Sans s'alarmer, le gamin s'habilla tranquillement et fit son entrée en scène, avec deux bonnes minutes de retard, en déclarant, avec une belle autorité, mais aussi un bel esprit d'à-propos :

— Si je tenais mon imbécile de frère qui m'a enfermé à clef dans ma chambre, il passerait un mauvais quart d'heure !... Sais-tu, maman, que j'ai été obligé, pour te rejoindre, de sauter par la fenêtre !

Cette réplique permit aux interprètes d'enchaîner aussitôt leur texte... et le public

ne s'aperçut pas, ainsi, que la pièce avait manqué de se terminer... avant même qu'elle commençât !

Ce fut en jouant avec Jimmy Dailey, dans une émission publicitaire de télévision, à New York, que Johnny fut remarqué par le producteur de « Mon amie Flicka ». Aussitôt engagé, Johnny partit avec sa maman pour Hollywood où il tourna, pendant de longs mois.

IL A APPRIS LE CALCUL ENTRE DEUX PRISES DE VUES

Comme tous les enfants acteurs, Johnny n'a guère été à l'école. Quand il tournait, un professeur du Los Angeles Board of Education lui donnait des leçons de calcul, d'anglais et d'histoire, entre les prises de vues. Lorsqu'il avait une quinzaine de répit, il allait s'asseoir sur les bancs de l'école du studio !

Aujourd'hui, il espère devenir acteur de cinéma. C'est pourquoi sa famille a décidé d'abandonner le Canada et de résider à Hollywood. Dans cette ville, il s'est lié d'amitié avec les trois comédiens qu'il admirait le plus quand il était petit garçon : Roy Rogers, Randolph Scott — deux vedettes de « westerns » — et Audie Murphy qui est, de surcroît, le soldat le plus décoré du monde !

CET HENRI IV N'EST PAS DANS VOS MANUELS

Dans leur émission « La Caméra explore l'histoire », Alain Decaux et André Castelot ont présenté un Henri IV et un Ravaillac différents de ceux de vos manuels d'histoire. Selon les deux auteurs, le couteau de Ravaillac aurait été « télégué » par l'Espagne, la reine Marie de Médicis, les Concini et le duc d'Épernon.

L'histoire n'est pas une science exacte ! Beaucoup d'hypothèses sont permises. Francis Claude incarnait Henri IV. Comme le bon roi Henri, il est Béarnais. Et il a avec lui une certaine ressemblance, ainsi qu'en témoignent, ci-dessous, ce portrait d'époque du « Vert Galant » et la photo de Francis Claude dans son rôle.





A CLERMONT-FERRAND : 1200 benjamins du rugby à VII

LES succès du XV de France ont mis le rugby en vedette. Grâce à la télévision, les victoires des rugbymen français ont eu une portée considérable en Grande-Bretagne et en France où le rugby a gagné de nombreux supporters, non seulement dans ses régions d'élection au sud de la Loire, mais encore dans le Nord, l'Ouest et l'Est. Cette renommée toute neuve, le rugby la doit certes à la splendide tenue de son équipe de France qui, depuis deux ans, fait la loi sur tous les terrains du monde. Mais les causes véritables de cet épanouissement des Tricolores sont le fruit d'un long et patient travail des éducateurs du rugby qui ont su adapter ce sport d'hommes virils pour en faire un passionnant jeu d'enfants. C'est cette réussite du rugby éducatif qui, depuis 1954, a préparé la grande richesse actuelle du rugby français.

Jusqu'en 1954, un jeune garçon devait attendre l'âge de seize ans pour pouvoir obtenir une licence à la Fédération Française de Rugby et pratiquer dans les juniors B le « sport roi ». C'est en 1954 que des éducateurs du Lyonnais et des Alpes décidèrent de créer le rugby éducatif, pour que les jeunes, à partir de dix ans, puissent jouer avec un ballon ovale.

QUAND LES ÉCOLES DEVIENNENT DES DORTOIRS

C'est ainsi que les clubs civils et les établissements scolaires ont pu former des équipes de benjamins (dix à douze ans), pratiquant un rugby éducatif à sept joueurs sur la moitié d'un terrain de rugby ou de football, et des équipes de minimes (douze à quatorze ans), avec huit joueurs, évoluant également sur une moitié de terrain.

Ce mouvement a pris une telle ampleur que bien des clubs ont dû limiter les admissions dans leurs écoles de rugby. En six ans, on évalue à environ 30 000 le nombre de jeunes gagnés à la cause du rugby.

La plus belle preuve de cette réussite sensationnelle a été fournie par l'énorme succès obtenu ce samedi de Pâques par le challenge Marcel Michelin disputé, comme chaque année, par les équipes de rugby éducatif à Clermont-Ferrand. Des Pyrénées, des Alpes, de Bourgogne, d'Auvergne, des Charentes, 103 équipes étaient venues, à leurs frais, disputer ce challenge désormais classique sur les nombreux terrains de la Gauthière.

La capitale de l'Auvergne était envahie par cette nuée de 1 200 jeunes rugbymen, et il y en aurait eu encore davantage si

certaines écoles isolées de Normandie, du Nord, de Lorraine et du Jura, avaient été un peu plus fortunées. A la tête de beaucoup d'écoles, on pouvait voir d'anciens champions qui, une fois leur carrière terminée, ont décidé de servir d'éducateurs, comme les internationaux Robert Vigier, Fernand Cazenave, Georges Brun ou Baladié. Comme nous étions en vacances de Pâques, les dirigeants montferrandais ont pu transformer leurs écoles en dortoirs pour donner asile aux jeunes classes de rugby.

L'équipe de rugby d'Allemagne, qui devait rencontrer l'équipe de France B le lendemain, avait tenu à voir ce spectacle assez impressionnant, et les joueurs d'outre-Rhin, avant de s'incliner devant les Français (14 à 6), affirmaient : « Avec de telles réserves, le rugby français dominera sur le continent européen pendant un siècle au moins. »

« Pilote », d'ailleurs, a décidé de participer à cette renaissance du rugby en vous apprenant les règles de ce sport noble et viril. Chaque semaine désormais, votre journal vous initiera progressivement à ce jeu passionnant. Et quel meilleur professeur pouvions-nous choisir que Moncla, le prestigieux capitaine de l'équipe de France de rugby à XV ?

Dès cette semaine, en page 26, vous ferez connaissance avec le moniteur que vous retrouverez chaque jeudi, et que nous sommes heureux et fiers d'avoir adjoint à notre équipe de collaborateurs, après Kopa, après Seye, après Trintignant...



Un rugbman qui suce encore son pouce...

EXTRAORDINAIRE bienfait de la GYMNASTIQUE DES YEUX : VOIR NET sans lunettes. Le traitement facile que chacun peut faire chez soi rend rapidement aux MYOPES et PRESBYTES une vue normale. La documentation avec références vous sera envoyée gratuitement en écrivant à « O.O.O. » P. 7, rue de Boinle, 73 et 75, BRUXELLES. Résultat toujours surprenant, souvent rapide. Décidez-vous, puisque c'est gratuit.

PILOTE dans l'actualité

22 AVRIL : AU SALON DU PLEIN AIR

★ Le XI^e Salon International du Plein Air (Sports, Camping, Loisirs) s'est ouvert le 22 avril, au Bois de Vincennes. « Pilote » se devait d'y être présent : il n'y a pas manqué. Ceux d'entre vous qui rendront visite à la Pelouse de Reuilly où s'est installé le Salon auront, dès l'abord, une heureuse surprise, s'ils sont détenteurs du « Carnet de Bord » : ils n'auront à verser au guichet que 1 NF au lieu de 2. (100 francs légers au lieu de 200.) A l'intérieur, ils trouveront sans peine le stand « Pilote », où sont exposés les tout derniers modèles de karts. Et, sur une piste spécialement aménagée, ils pourront assister à des démonstrations spectaculaires de ce nouveau sport qui

remporte en France un vif succès ; peut-être même y participer !

S'ils font ensuite le tour du Salon, les distractions ne leur manqueront pas : ils admireront, naturellement, le matériel de camping le plus perfectionné et s'arrêteront tout particulièrement devant les tentes-jouets « Lilliput » qui imitent de véritables maisons ; devant les huttes polygonaux en aluminium et les petits chalets de 12 m². Si leurs parents y consentent, ils pourront passer avec eux une nuit au camp-test. Ils seront accueillis au village d'enfants, où tout, maisons, église, école est à échelle réduite et où des jeux variés les attendent.

Qu'attendez-vous, amis Pilotes, pour rendre visite au Salon du Plein Air ?

28 AVRIL : OPÉRATION OISEAUX DES ILES

★ Radio-Luxembourg, « Pilote » et la compagnie aérienne U.A.T., ont fait pour Pâques, aux enfants d'Afrique, un merveilleux cadeau. Le 15 avril, en effet, un Super DC. 6 s'envolait du Bourget à destination de Dakar, emportant à son bord

2 000 passagers. Oui, vous avez bien lu : 2 000. Il est vrai que c'étaient des passagers minuscules, puisqu'il s'agissait de poussins que les enfants de Paris envoyaient à leurs petits amis africains. Les gentilles bestioles ont voyagé en grand confort, dans des soutes à air conditionné et en caisses capitonnées spécialement conçues à leur intention. On avait pris soin de choisir une race sélectionnée, capable de s'adapter au climat africain.

A l'heure où vous aurez entre les mains ce numéro de « Pilote », les petits Sénégalais auront répondu au geste d'amitié des enfants parisiens ; aujourd'hui, 28 avril, seront distribués, en un lieu de Paris que Radio-Luxembourg vous aura fait connaître sur les antennes de « Dix millions d'Auditeurs », les 2 000 oiseaux des îles, au plumage multicolore, arrivés de Dakar, eux aussi dans un Super DC. 6 de l'U.A.T.

La jeune chanteuse Jacqueline Boyer, aidée d'un petit Pilote, avait donné le départ des poussins. Des vedettes de la radio, du cinéma, du cirque participent, ce 28 avril, à la distribution des petits chanteurs.

Amis des oiseaux, nous espérons de tout cœur que vous rapporterez chez vous un gentil pensionnaire ailé.



1^{er} MAI : OPÉRATION MUGUET

★ UN instituteur retraité de Sarlat, en Dordogne, M. Deviers, avait fait un rêve : faire venir à Paris, pour le 1^{er} mai, vingt enfants de son pays ; ils visiteraient la capitale et vendraient du muguet au profit de l'Œuvre des enfants débiles ou retardés mentaux de la Dordogne. L'émission de Roger Bourgeon, sur Radio-Luxembourg, « Le Rêve de votre vie », diffusée, vous le savez, à 20 heures 20 chaque dimanche, lui a accordé la réalisation de ce rêve. Ce tout proche 1^{er} mai, donc, il y aura, en un point de chacun des vingt arrondissements de Paris, un petit vendeur de muguet en costume péroratoire. Achetez-lui, dans toute la mesure du possible, votre traditionnel bouquet printanier. Le samedi 30 avril et le dimanche 1^{er} mai, les émissions quotidiennes de « Dix millions d'Auditeurs » vous préciseront les endroits exacts où trouver ces ambassadeurs charitables. Et, le soir de ce même dimanche, l'émission « Le Rêve de votre vie » sera consacrée à cette belle journée, à laquelle « Pilote » s'est, bien sûr, associée.

Mais, en somme, d'où vient donc la charmante coutume d'offrir à ceux qu'on aime

quelques brins de muguet, le premier mai ?

L'avènement du premier jour de mai était fêté, depuis la plus haute antiquité : on offrait des fleurs et des feuillages accommodés en guirlandes, en tresses, en couronnes.

Dès le Moyen Âge, on donnait le nom d'« arbre de mai » ou, plus simplement, de « mai » à un arbre vert, enrubanné et fleuri, que l'on plaçait devant la porte de celui qu'on voulait honorer.

Mais un arbre, c'est encombrant. Aussi reprit-on peu à peu l'usage du bouquet. Or, au temps jadis, les fleurs cultivées étaient rares, surtout au printemps, tandis que la nature fournissait généreusement les clochettes parfumées. La petite hampe du muguet était rigide et fière comme le tronc d'un jeune arbre ; ses fleurs en grappe la couronnaient comme les guirlandes en haut de l'arbre de mai. De plus, aller à la recherche des clochettes donnait une valeur supplémentaire au fragile butin offert.

Voilà pourquoi, très certainement, l'on offre encore, au 1^{er} mai, le joli muguet d'argent qui, dit-on, porte bonheur.

2 MAI : BON ANNIVERSAIRE AU 45.000.000^e FRANÇAIS

Nous vous l'avions présenté dans notre numéro 11. Il est le 45 000 000^e Français. Il a été découvert par Radio-Luxembourg en décembre 1959, avec l'aide de l'Institut national de la Statistique. Il s'appelle Claude Maigrot. Il habite Hérimoncourt, à côté de Montbéliard. Il va avoir un an le 2 mai prochain. C'est un anniversaire à ne pas manquer. Voici donc ce que nous vous proposons, lecteurs de France et de Belgique. Vous allez choisir une belle carte postale, sur laquelle vous exécuterez si vous le désirez le dessin selon votre cœur, en disant bonne année à Claude. Vous expédiez votre carte, avant le 2 mai, à cette adresse : Claude Maigrot, 45 000 000^e Français, à Hérimoncourt (Doubs). Après le 2 mai, le père du petit Claude nous confiera pendant 48 heures toutes les cartes reçues. Un jury choisira parmi elles les cinq plus jolies vues et les cinq meilleurs dessins. Il y aura ainsi dix gagnants qui auront droit chacun à un abonnement d'un an à « Pilote ». N'oubliez pas de mettre votre nom et votre adresse très lisibles sur la carte. A vos plumes... et bonne chance !

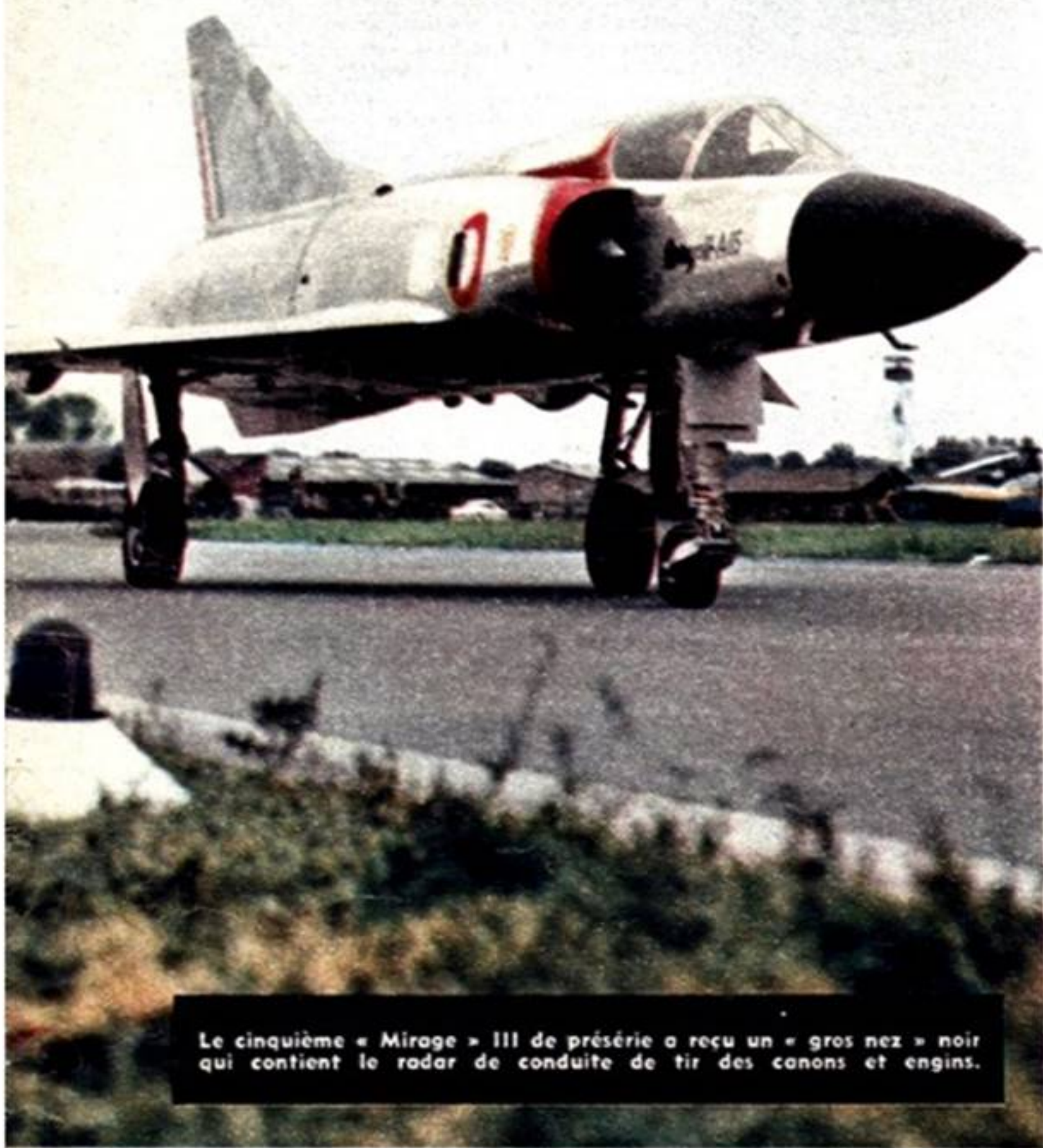




MICHEL TANGUY vous présente

UN CHASSEUR MODERNE : LE MIRAGE III

Le temps est loin où un chasseur était un avion tiré par un moteur et comportant une ou deux mitrailleuses. Le bon vieux moteur à pistons est devenu un réacteur développant plus de 50 000 CV à grande vitesse... Les mitrailleuses sont des canons, des roquettes ou des engins guidés. Et puis, l'avion lui-même a tellement changé qu'il est maintenant une véritable usine, un laboratoire... Voyons ensemble les principales caractéristiques d'un chasseur moderne, grâce au dessin « écorché » du « Mirage III », réalisé par Jean Pérard.



Le cinquième « Mirage » III de présérie a reçu un « gros nez » noir qui contient le radar de conduite de tir des canons et engins.

1. LA POINTE RADAR Même en plein jour, le chasseur ne peut plus voir son objectif assez tôt pour l'attaquer. Le radar le voit pour lui et, mieux, guide l'avion vers l'ennemi automatiquement. Le radar du « Mirage III » est du type « à conduite de tir » et c'est lui qui corrige automatiquement la visée, amène l'avion dans la meilleure position et déclenche le tir des canons ou des roquettes ou encore des engins. Le pilote n'a qu'à suivre ses indications et lorsqu'il verra son adversaire, enfin, ses obus ou ses engins l'auront déjà touché...

2. LE SIÈGE ÉJECTABLE On ne saute plus en parachute, aujourd'hui... On se « fait éjecter » de l'avion en difficulté. Les grandes vitesses obligent le pilote à jaillir de son poste aussi vite que possible ! Pour cela, son siège comprend une cartouche dont il commande la mise à feu en tirant sur un rideau devant son visage qui sera ainsi protégé. En tirant ce rideau, le pilote provoque le largage de sa verrière, puis sa sortie de l'avion, sa séparation du siège et l'ouverture du parachute. Tout ceci est automatique. En somme, le pilote est assis sur un canon dont il est lui-même l'obus !...

3. LES ENTRÉES D'AIR RÉGLABLES Vous devez bien imaginer que le réacteur n'avale pas la même quantité d'air selon que l'avion vole à basse altitude et faible vitesse ou qu'il file à Mach 2 et à 20 000 mètres. Il faut donc doser la quantité d'air dont il a besoin et, par conséquent, diminuer ou augmenter la section des entrées d'air. De plus, ces entrées d'air comprennent une pointe centrale réglable qui éloigne de l'entrée d'air les ondes de choc dangereuses.

4. LA CENTRALE « TOUTES POSITIONS » En montée, le « Mirage III » est dressé presque verticalement, le nez vers le ciel... A haute altitude, le pilote ne peut pratiquement plus se repérer sur l'horizon... Or, comment voulez-vous savoir dans quelle position vous êtes, si vous n'avez plus d'horizon pour vous repérer ? De plus, en montée, êtes-vous sûr que vous montez bien droit, dans la bonne direction ? Etes-vous sûr de ne pas être sur le dos ? Pour répondre à tout cela, une centrale comprenant des gyroscopes et des gyromètres renseigne en permanence le pilote sur sa position et lui dit même à tout instant ce que fait son avion.

5. LE RÉACTEUR Il donne sa puissance à l'avion et avale l'air admis par les entrées. Le réacteur « Atar 9 » du « Mirage III » pousse l'avion avec une force de six tonnes au total.

6. LE TUYAU DE RÉCHAUFFE Au total, disons - nous, parce que le réacteur lui-même ne fournit que quatre tonnes et demie. Mais, en brûlant un supplément de pétrole dans la tuyère de sortie des gaz, on augmente cette poussée par réchauffement

du « jet ». C'est pourquoi on appelle le système tuyère ou tuyau de réchauffe.

7. LES PAUPIÈRES De même que l'entrée de l'air à l'avant, la sortie des gaz chauds à l'arrière doit être réglable. En ouvrant ou fermant les deux paupières, on agrandit ou resserre la veine de gaz qui s'écoule ainsi parfaitement.

8. LE PARACHUTE DE QUEUE Un avion moderne, ça « revient vite au sol ! ». Il convient de le freiner aussi tôt que possible sous peine de le voir courir, courir... En freinant sur les roues, on aura tôt fait d'user les pneus et de faire chauffer les garnitures, tout comme en voiture... En utilisant un parachute de queue, on soulage d'autant les freins et, mieux, on peut commencer à ralentir alors que l'avion est encore en l'air, immédiatement avant de toucher le sol, c'est-à-dire quand les roues, même freinées à bloc, n'ont aucun effet !...

9. LE CONTAINER-FUSÉE Le moteur-fusée est totalement indépendant du reste de l'avion. Comme la flèche l'indique il peut être monté en quelques minutes sous le fuselage, à la place d'un réservoir de pétrole. Le « Mirage III » dispose alors d'une poussée additionnelle de 1 500 kg qui l'aideront, non pas à aller plus vite, mais à monter plus haut !

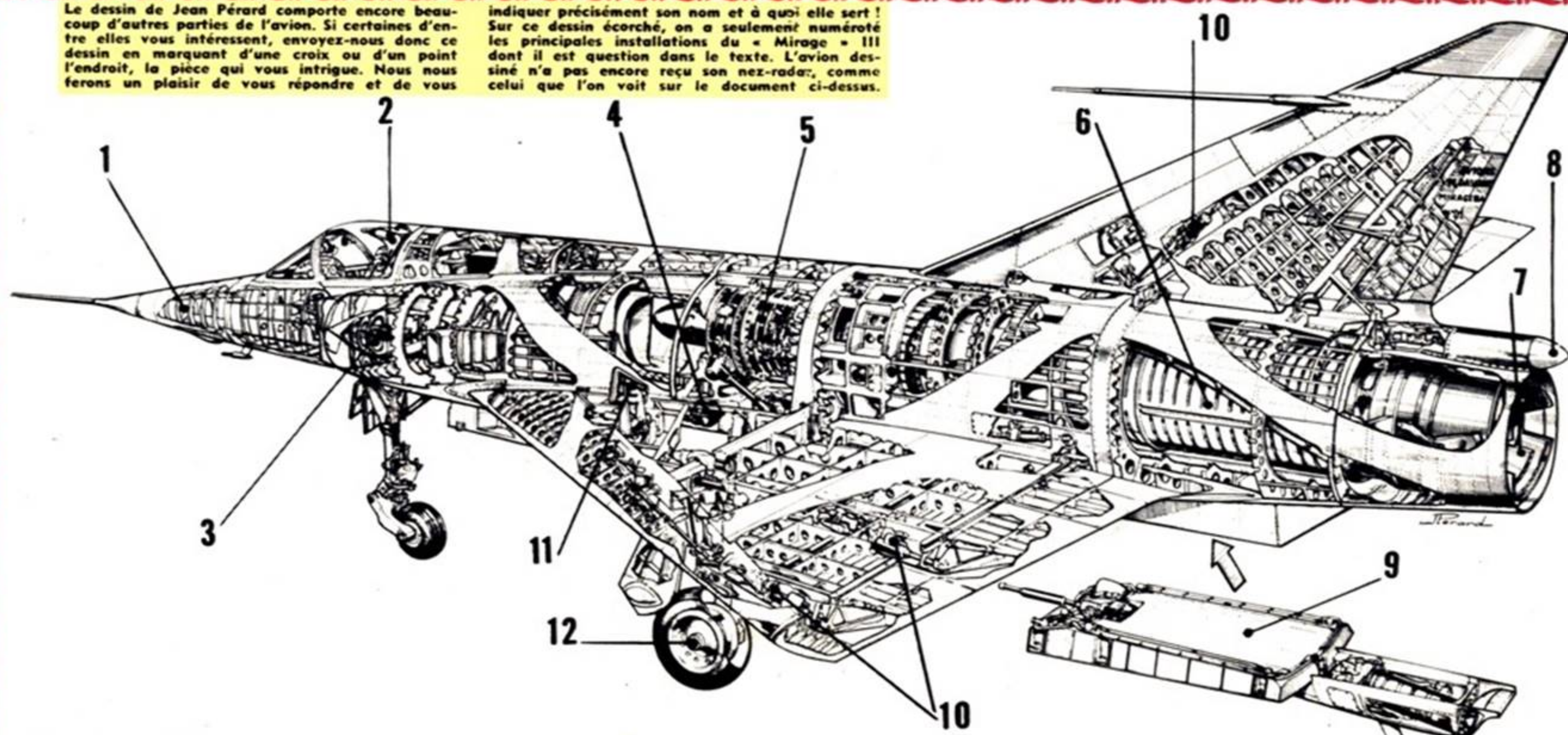
10. LES SERVO-COMMANDES Avec les grandes vitesses actuelles, il n'est plus question de manœuvrer les gouvernes de l'avion « à la main »... La force demandée est trop importante. Le pilote commande donc, non plus les gouvernes, mais des vérins (des pistons) hydrauliques qui, eux, poussent ou tirent sur les gouvernes avec une force allant de 400 à 2 000 kg !

11. LES AÉRO-FREINS Comment freiner en l'air, en cours d'évolution, pour piquer à vitesse raisonnable, pour faire baisser la vitesse avant d'atterrir ? On ne peut pas couper le réacteur, bien sûr ! Si on réduit les gaz, l'avion, très fin, mettra un temps fou et une grande distance avant de ralentir. Les aéro-freins sont là ! Ils consistent en des panneaux normalement noyés dans l'aile et que l'on sort face au vent relatif. Ils provoquent alors une grande résistance à l'air et freinent l'avion sans le faire tomber brutalement ni le déséquilibrer.

12. L'ATTERRISEUR Huit tonnes roulant à 250 km/h sur trois roues seulement ! C'est autre chose qu'une voiture de course ! Bien sûr, cela ne dure pas longtemps, encore faut-il que tout se passe bien ! A chaque vol, l'atterrisseur travaille peu, mais il travaille durement et c'est quand même lui qui ramène l'avion intact au sol ! En l'air, il est bien sagement rentré dans le fuselage et les ailes, et ne provoque aucune traînée (résistance) nuisible au vol.

Le dessin de Jean Pérard comporte encore beaucoup d'autres parties de l'avion. Si certaines d'entre elles vous intéressent, envoyez-nous donc ce dessin en marquant d'une croix ou d'un point l'endroit, la pièce qui vous intrigue. Nous nous ferons un plaisir de vous répondre et de vous

indiquer précisément son nom et à quoi elle sert ! Sur ce dessin écorché, on a seulement numéroté les principales installations du « Mirage » III dont il est question dans le texte. L'avion dessiné n'a pas encore reçu son nez-radar, comme celui que l'on voit sur le document ci-dessus.





Michel TANGUY



DESSINS : UDERTO

TEXTE : J.M. CHARLIER

RESUME. — Un jet inconnu vient de descendre le T. 33 du moniteur Darnier. Il se lance ensuite à la poursuite de Saint-Hélér, qui s'est enfui lâchement, dès le début de l'action...

DÉCHAINANT SON RÉACTEUR, LE PILOTE INCONNU A VIRÉ SEC ET SE RUE À LA POURSUITE DU SECOND T-33...



IL FAUT QUE JE FASSE TRÈS VITE ! JE SUIS À LA LIMITE DE MES RÉSERVES DE CARBURANT !...

SAINT-HÉLIER A VU SON IMPLACABLE ADVERSAIRE ENTAMER LA CHASSE... ET UNE SEULE PENSÉE HABITE ENCORE SON CERVEAU AFFOLÉ...



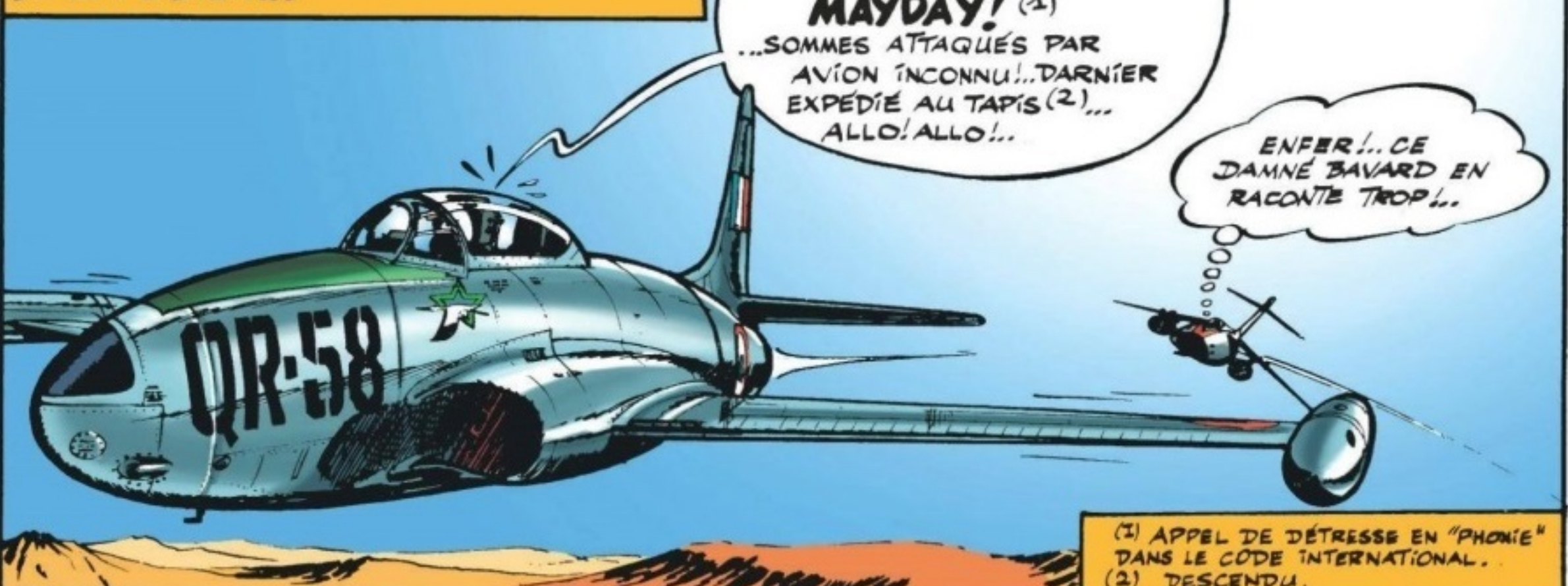
FUIR !...
FUIR !...
ÉCHAPPER !...

DANS UN ULTIME RÉFLEXE POURTANT, LE PILOTE FAIT CE QUE, EMPORTÉ DANS SON BREF ET MORTEL COMBAT, DARNIER N'A PU ACCOMPLIR...



ALLO... ALLO...
TURBAN JAUNE 4
APPELLE CABANE !...
ALLO !...

MAIS, PLUS RAPIDE ET DÉCIDÉ À EN FINIR, LE PILOTE ENNEMI QUI A CAPTÉ L'APPEL DE DÉTRESSE, S'ACCROCHE DÉJÀ DANS LE SILLAGE DE SON GIBIER...



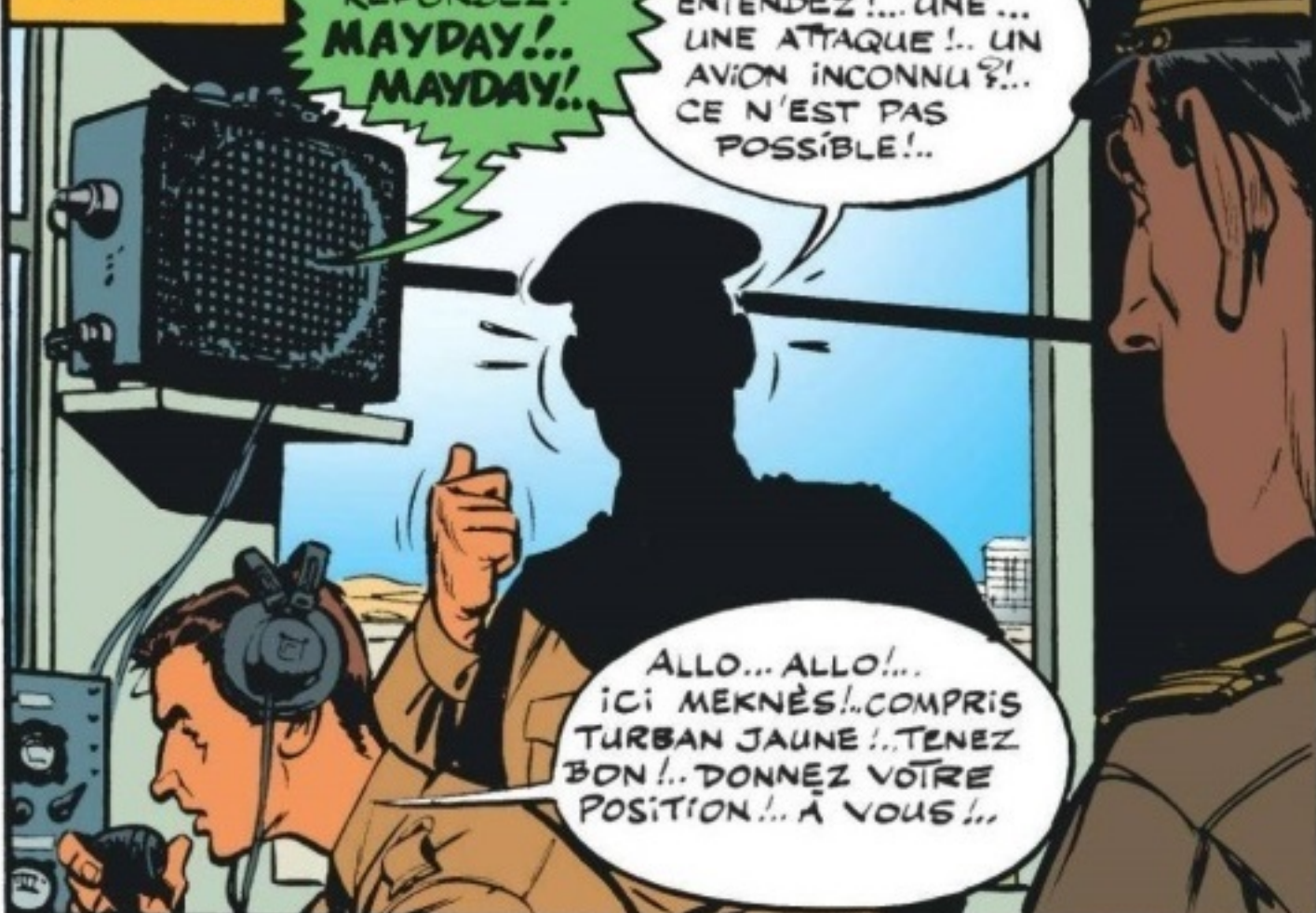
ALLO... CABANE !...
**MAYDAY... MAYDAY...
MAYDAY!** (1)

...SOMMES ATTAQUÉS PAR
AVION INCONNU !... DARNIER
EXPÉDIÉ AU TAPIS (2)...
ALLO ! ALLO !...

ENFER !... CE
DAMNÉ BAVARD EN
RACONTE TROP !...

(1) APPEL DE DÉTRESSE EN "PHONE"
DANS LE CODE INTERNATIONAL.
(2) DESCENDU.

TRÈS LOIN DE
LÀ, À MEKNÈS...



ALLO ! MEKNÈS !
RÉPONDEZ !...
**MAYDAY...
MAYDAY!**

BON SANG !... VOUS
ENTENDEZ !... UNE...
UNE ATTAQUE !... UN
AVION INCONNU ?...
CE N'EST PAS
POSSIBLE !...

ALLO... ALLO !...
ICI MEKNÈS !... COMPRIS
TURBAN JAUNE !... TENEZ
BON !... DONNEZ VOTRE
POSITION !... À VOUS !...

MAIS, AU MÊME INSTANT, LE CHASSEUR INCONNU VIENT DE LÂCHER UNE PREMIÈRE RAFALE... DE TROP LOIN ET TROP PRÉCIPITAMMENT AJUSTÉE...



JE... JE SUIS
PERDU !...
PERDU !...

DÉSÉSPÉRÉMENT, SAINT-HÉLIER MULTIPLIE DES MANŒUVRES DÉSORDONNÉES, ESPÉRANT DÉCROCHER SON IMPITOYABLE POURSUIVANT... EN VAIN...



CETTE FOIS
JE LE TIENS !...
IL NE M'ÉCHAPPERA
PLUS



ALLO... ALLO...
TURBAN JAUNE ! ALLO !...
POUR L'AMOUR DU CIEL
RÉPONDEZ !... ALLO !

ICI MEKNÈS !... APPEL
GÉNÉRAL À TOUS
LES AVIONS !...



IL... IL VA TIRER !...
IL VA ME DESCENDRE !...
JE... JE N'AI PLUS QU'UNE
CHANCE DE M'EN TIRER !...

**DANS LE CIEL, DES
KILOWATTS A GOGO**

ET BIENTOT L'AVION SOLAIRE

par
LUCIEN BARNIER

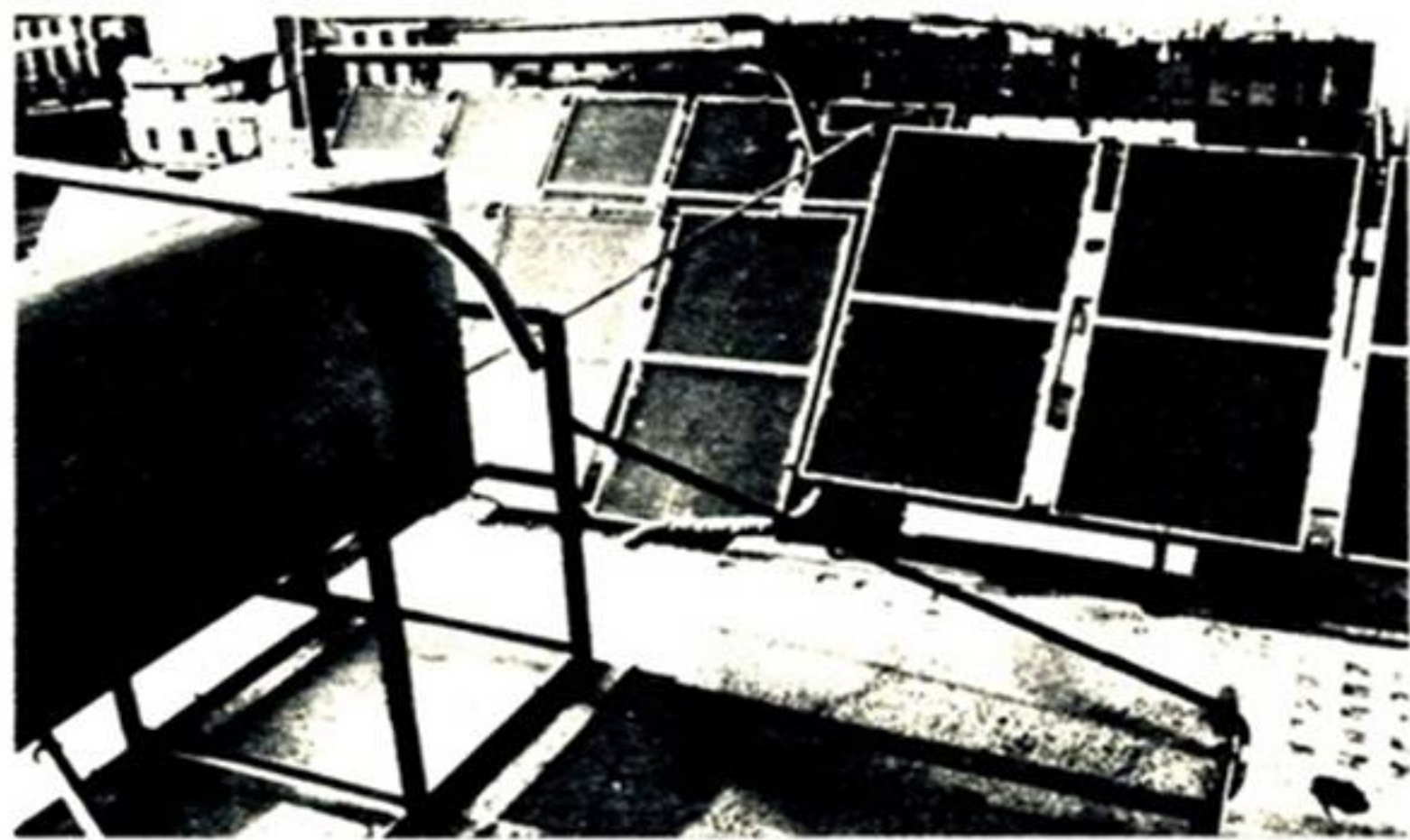


Voici le paquebot aérien mû par le soleil, tel que l'imaginent les spécialistes des Etats-Unis.

ICI, LE SOLEIL CHAUFFE LA DOUCHE

Perpignan est la première ville française où existe un hôtel dont le réseau d'eau chaude soit directement branché sur le Soleil. Le système est simple : c'est, en plus grand, votre jeu qui consiste à piéger les rayons du Soleil avec un miroir de poche. Sur le toit de l'hôtel, les techniciens ont installé vingt-cinq panneaux de deux mètres carrés chacun, ce qui représente au total 50

mètres carrés. Tout comme une automobile noire abandonnée en plein soleil au mois d'août, ces panneaux inclinés à 45°, deviennent brûlants. Ils se comportent comme d'excellents radiateurs contre lesquels il a suffi d'appliquer un réseau de tuyaux à petit diamètre, où circule de l'eau, pour que celle-ci se trouve portée à haute température. Eau chaude à tous les étages !



sur la face supérieure des ailes, on insère de vastes cellules photo-électriques qui dans la journée sont toujours éclairées par le Soleil, puisque l'appareil vole au-dessus de la couche nuageuse. Ces cellules produisent du courant qui est conduit sur les moteurs électriques entraînant les hélices. Plus de charge de carburant, plus de limite au rayon d'action. L'avion est libéré de ses servitudes. Son dépôt de carburant, c'est le Soleil. Bien sûr, il fait parfois nuit ; et dans ce cas, le « dépôt de carburant » se trouve de l'autre côté de la Terre. Deux solutions s'offrent donc à notre choix : ou bien l'avion embarque des batteries d'accumulateurs, ou bien il reste tranquillement sur la piste attendant que l'aurore revienne lui donner la permission de prendre son vol.

SOLEIL, MAÎTRE DE LA VIE

Nous venons de voir que le Soleil est d'une générosité tout à fait inattendue, puisqu'il nous offre des kilowatts à gogo, soit sous la forme de chaleur utilisée par l'hôtel de Perpignan, soit sous la forme de lumière que captent les satellites artificiels. Mais le Soleil est encore le maître de la vie, en ce sens qu'il commande la croissance des plantes. Là, nous sommes dans un univers où le mystère est tenace. Lorsqu'on saura bien comment les feuilles, y compris le chétif brin d'herbe, procèdent pour fabriquer leur nourriture à partir de

la lumière du Soleil, nous aurons découvert l'un des plus précieux secrets de la nature. Nous serons, nous aussi, des magiciens qui, avec de la lumière, du gaz carbonique, de la chlorophylle, et ce « quelque chose que nous n'avons pas trouvé », produiront à

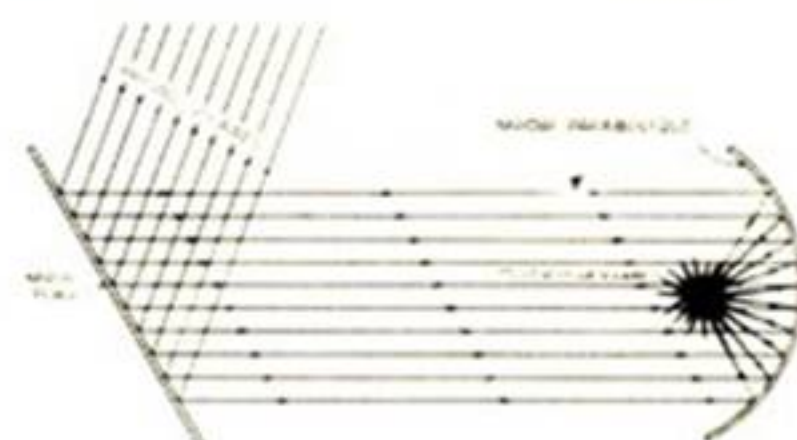


Schéma de fonctionnement d'un four solaire. Sa puissance dépend de la taille des miroirs et aussi de l'intensité du rayonnement solaire. C'est pourquoi le rendement est en rapport avec la durée de l'ensoleillement.

volonté des aliments. Il nous sera alors facile d'obtenir trois ou quatre récoltes par an, de faire pousser des légumes cinq fois plus gros que ceux d'aujourd'hui. L'humanité regorgera de kilowatts, de viande, de céréales. Tout cela, parce que nous aurons su mettre le Soleil « en bouteille ». Et ce n'est qu'un commencement.

Vous allez en voir des choses étonnantes !

Il est parfaitement anormal de laisser se perdre les formidables stocks d'énergie que le Soleil déverse sur notre planète et c'est pourquoi les savants de tous les pays essaient d'utiliser commercialement cette richesse gratuite. La France est une des premières nations qui se soient lancées dans l'utilisation de l'énergie solaire, avec le four solaire de Mont-Louis, dans les Pyrénées-Orientales. Un miroir mobile, qui pivote autour d'un axe, oriente en permanence vers le Soleil un ensemble de glaces qui mesure 135 mètres carrés. Les rayons solaires ainsi captés sont envoyés sur un miroir « courbe » qui agit comme une grosse loupe, en ce sens qu'à son foyer règne une température de 3 500 degrés. En une seule journée, ce four de Mont-Louis est capable de fondre près d'une demi-tonne d'acier.

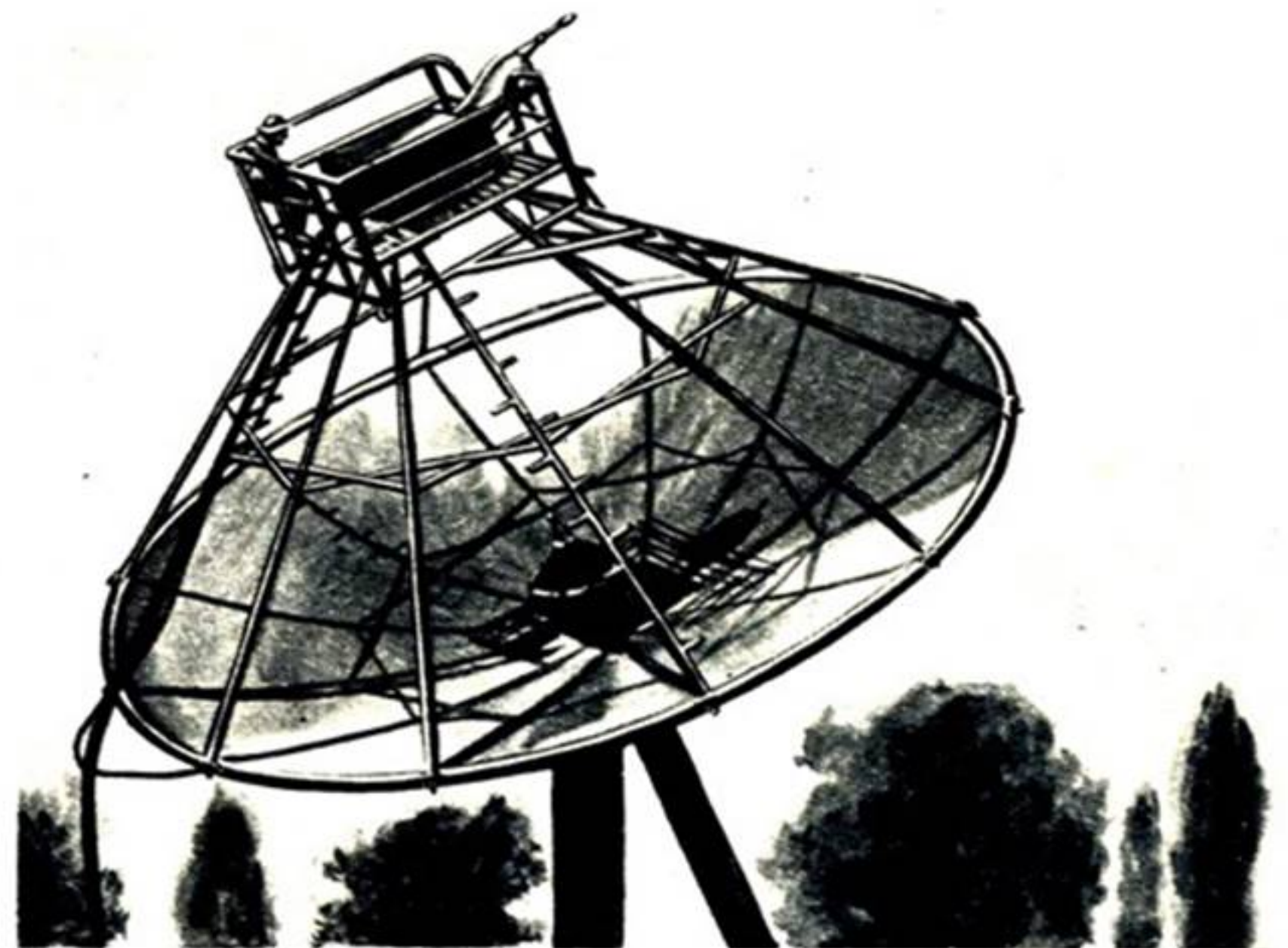
En Union Soviétique aussi, des essais sont actuellement en cours, afin de voir s'il serait possible de construire des centrales électriques solaires assez puissantes pour alimenter en courant des villes d'Asie centrale. L'expérience la plus intéressante se poursuit dans la vallée de l'Ararat où fonctionne une centrale de 1 200 kilowatts. La chaudière de cette installation est disposée sur une tour de 40 mètres de hauteur, recevant constamment les faisceaux de rayons solaires que réfléchissent 1 293 miroirs tournant en même temps que le Soleil. Peut-

être tient-on là l'un des moyens d'emprunter quelques miettes d'énergie à ce riche pourvoyeur qu'est le Soleil. Mais déjà, d'autres techniques séduisent nos savants.

TOITS-GÉNÉRATEURS ET MOTEURS SOLAIRES

Aux Etats-Unis, on espère bien parvenir à transformer la lumière du Soleil en électricité, sur un plan industriel. Voilà quelques années, deux techniciens américains avaient réussi une liaison radiophonique en se servant d'émetteurs et récepteurs qui utilisaient du courant électrique directement produit par des batteries solaires. Vous connaissez les cellules photo-électriques des photographes : eh bien, vous avez donc vu ces merveilleux appareils qui fournissent l'électricité des satellites artificiels. Cellules photo-électriques, photo-piles : ce sont des noms différents qui désignent une même variété d'instruments capables de fournir du courant électrique, si on les éclaire. L'idée a été émise aux Etats-Unis de recouvrir les toits des maisons de panneaux photo-électriques, de telle sorte que chaque Américain puisse produire son propre courant et devenir complètement autonome.

Un ingénieur d'aéronautique vient même de proposer d'équiper les gros avions de transport de moteurs solaires. Voici les grandes lignes de ce projet révolutionnaire :



Ce four solaire est de construction soviétique. Utilisé en Asie centrale, pour des travaux de métallurgie sur aciers spéciaux, il constitue le moyen d'obtenir de hautes températures (+ de 3 000°) dans ces régions où n'existent

ni combustibles locaux, ni centrales hydro-électriques. La boîte, au sommet du four, est le creuset sur lequel se concentrent les rayons solaires. L'opérateur travaille en sécurité, car le rayonnement intense ne peut l'atteindre.

Concours-Voyage ORANGINA

Laurent et Gina

doivent visiter la France en passant par 8 villes dont les premières lettres forment ORANGINA.

ORANGINA vous demande :

1. de découvrir l'itinéraire exact
2. de dessiner **Laurent et Gina** en voyage

Quelle est la 1^{re} ETAPE du voyage de

ROUEN

Laurent et Gina

REIMS

RODEZ

MARSEILLE

Départ : ORAN

Longueur de l'étape (à vol d'oiseau depuis MARSEILLE), entre 720 et 750 kms. Au passage les voyageurs voient un barrage célèbre.

Ville d'arrivée : (à choisir entre REIMS, RODEZ et ROUEN).

0 50 100 200 Km

Les renseignements permettant de déterminer les 6 étapes suivantes, seront publiés par ce journal au cours des prochaines semaines.

Les réponses devront parvenir au CONCOURS-ORANGINA, 3, rue de Castellane - PARIS, avant le 20 Octobre 1960.

Vous pouvez envoyer plusieurs réponses. Chacune d'elles doit être accompagnée de 5 capsules bouchées les bouteilles ORANGINA.

Tous les dessins seront classés. Les auteurs des 20 meilleurs (qui auront en même temps découvert l'itinéraire exact) choisiront par ordre de classement le prix qu'ils désirent recevoir : VOYAGE DE 8 JOURS, pour 2 personnes AU PAYS DU SOLEIL, appareils de photographie, postes de radio-transistors, bicyclettes, collections de livres...

Les auteurs des 2 000 meilleurs dessins suivants (ayant eux aussi trouvé l'itinéraire exact) recevront... **Laurent et Gina**

mascotte ORANGINA.

Decoupez et conservez cette annonce jusqu'à la fin du concours. Et ne manquez pas de boire un délicieux

ORANGINA en conservant la capsule !

L'ÉCOLE DES NAUFRAGÉS VOUS ENSEIGNE A SURVIVRE



Un homme saute d'une carlingue en plein vol. Le parachute va s'épanouir... mais, même alors, mille dangers guettent le rescapé. A Gosport, une école spécialisée entraîne à survivre les pilotes de l'Aéronavale anglaise.



La plus cruelle ennemie : la mer. La première nécessité : flotter. Le tissu de cette combinaison est « aéré », tant que le pilote est dans l'avion. Sous l'effet de l'eau, il gonfle et devient imperméable, insubmersible.



Second impératif : de l'eau potable. Ce curieux ballon ovoïde est une sorte d'alambic, qui transforme l'eau de mer en eau douce. Celle-ci a, paraît-il, le goût d'un très mauvais potage, mais d'un potage qu'on aurait oublié de saler, ce qui est l'essentiel.

L'ensemble de cet équipement est synonyme de « vie », pour le naufragé. En voici les éléments : 1. Radeau gonflable ; 2. Gaz comprimé ; 3. Obturateurs en cas d'avarie ; 4 et 5. Chaussettes et gants de rechange ; 6. Chapeau avec voile protecteur ; 7. Capote du radeau ; 8. Coussin à eau ; 9. Rames ; 10. Combinaison antifroid ; 11. Poignard et sa gaine ; 12. Valve ; 13. Tasse écope ; 14.

Eponge ; 15. Soufflet ; 16. Boussole ; 17. Héliographe pour signaux optiques ; 18. Crème antimoustiques ; 19. Allumettes en étui imperméable ; 20. Deux trousseaux de premiers soins ; 21. Fusées de signalisation ; 22. Couteau ; 23. Boîte de métal avec nécessaire de pêche, trousse de couture, pierre à aiguiser, pastilles stérilisantes ; 24. Appareil à faire de l'eau douce ; 25. Pastilles de glucose.



biscuits biscottes

PRIOR

8 BICHOCO PRIOR

Goûters 100% PRIOR

30 BISCOTTES PRIOR

IL Y A MARINE ET MARINE

Et en particulier en ce qui concerne PRIOR. En effet, la Marine est le sujet des premières épreuves du « Brevet de Pilote » patronné par PRIOR.

Mais c'est aussi, et d'autre part, le sujet de la collection-concours présentée il y a quelques semaines par PARIS-MATCH et dotée de 25 millions de francs de prix, parmi lesquels 11 voitures, des Vespa, des Velosolex, etc.

Collection-concours à laquelle vous pouvez participer. Dites-le succinctement sur une carte-lettre adressée à PRIOR, B. P. 14 MARSEILLE (11^e) et vous recevrez gratuitement un bulletin-réponse et un support de collection.

Dans votre demande, précisez que vous êtes un lecteur de PILOTE.

LA MARINE AVANT TOUT ?

De fait, PRIOR a une affection particulière pour la Marine, tout simplement parce que, depuis bien des années, des camions PRIOR se rendent chaque matin sur les quais de Marseille, de Bordeaux et du Havre. Ils vont ravitailler les paquebots et les cargos. Ils vont aussi, ils vont surtout charger les millions de biscottes et de biscuits destinés à la clientèle PRIOR répandue dans toute la Communauté et dans plusieurs pays étrangers.

Pourquoi PRIOR est-elle la Marque française la plus demandée hors de France ?

Il y a plusieurs raisons :

GRACE AUX EXPLORATEURS

Outre que les Compagnies de Navigation ont toujours été de gros clients de PRIOR, cette maison a le privilège de ravitailler la plupart des expéditions françaises en Afrique, en Asie et dans les Régions australes.

Effectivement les produits PRIOR se conservent parfaitement, sous tous les climats, ce qui est un avantage formidable lorsqu'il s'agit de biscuits ou de biscottes. Si bien que, dans les chaînes de l'Himalaya ou dans les forêts vierges ou sur la Calypso du commandant Cousteau, on croque, on savoure des biscottes et des biscuits PRIOR...

Ces expéditions célèbres, nombreuses, sont forcément très observées dans les pays qu'elles traversent, les journaux

répandent leurs moindres détails, et parfois ceux qui touchent à la nourriture. On sut ainsi que sous tous les climats les produits PRIOR restaient frais.

Ainsi des pays étrangers ont adopté PRIOR et la Communauté, notamment le Mali et le Congo, deviennent de très gros importateurs.

Or, quel est le moyen de ravitailler tous ces gourmands ? Tous ces gourmets ? La Marine, évidemment.

Voilà pourquoi M. Jean Méry, président de PRIOR, entretient jalousement dans son immense et joyeuse firme ce climat d'amitié, de fraternité autour de la Marine et des marins naviguant sous tous les pavillons.

Cette Marine, ces bateaux, ces navigateurs ne sont-ils pas tous — plus ou moins — les ambassadeurs dans le monde des biscottes et des biscuits PRIOR ?



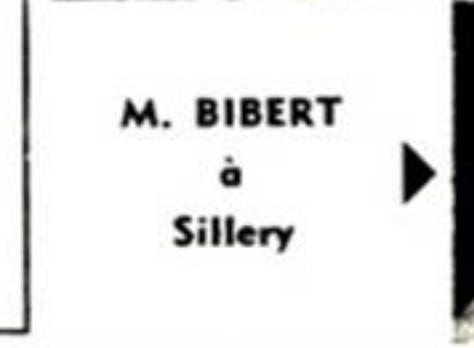
M. GIBERT,
à
Soissons



M. MAL-
HERBE
à
Douai



M. VINCENT
à
Puteaux



M. BIBERT
à
Sillery



Au-dessus de 5 000 m, peu d'aliments sont encore appétissants ; pourtant les produits PRIOR conservent toutes leurs vertus, toute leur saveur dans l'Himalaya.

Cette photo est prise à 6 200 m, au cours de l'expédition française au NUN-KUN LADAKH-INDIA, dirigée par le Français Bernard PIERRE.

Elle représente le chef des sherpas qui va procéder à une distribution de biscuits et goûters PRIOR.

Parmi beaucoup d'autres, voici quatre garçons qui ont aidé leurs parents, leur maman le plus souvent, à gagner 50 000, 100 000, parfois 600 000 francs. En effet, consommateurs acharnés de BICHOCO ou de goûters PRIOR, ils ont ainsi fourni l'occasion à leur maman de présenter un ou plusieurs paquets de PRIOR à Jacques BENETIN, auquel elle venait de fournir « Le Mot de Passe » dont on vous parle par ailleurs. Ainsi, nous, les jeunes, démontrons que bon goût et bon sens peuvent et doivent aller de pair.

Épreuve pilote

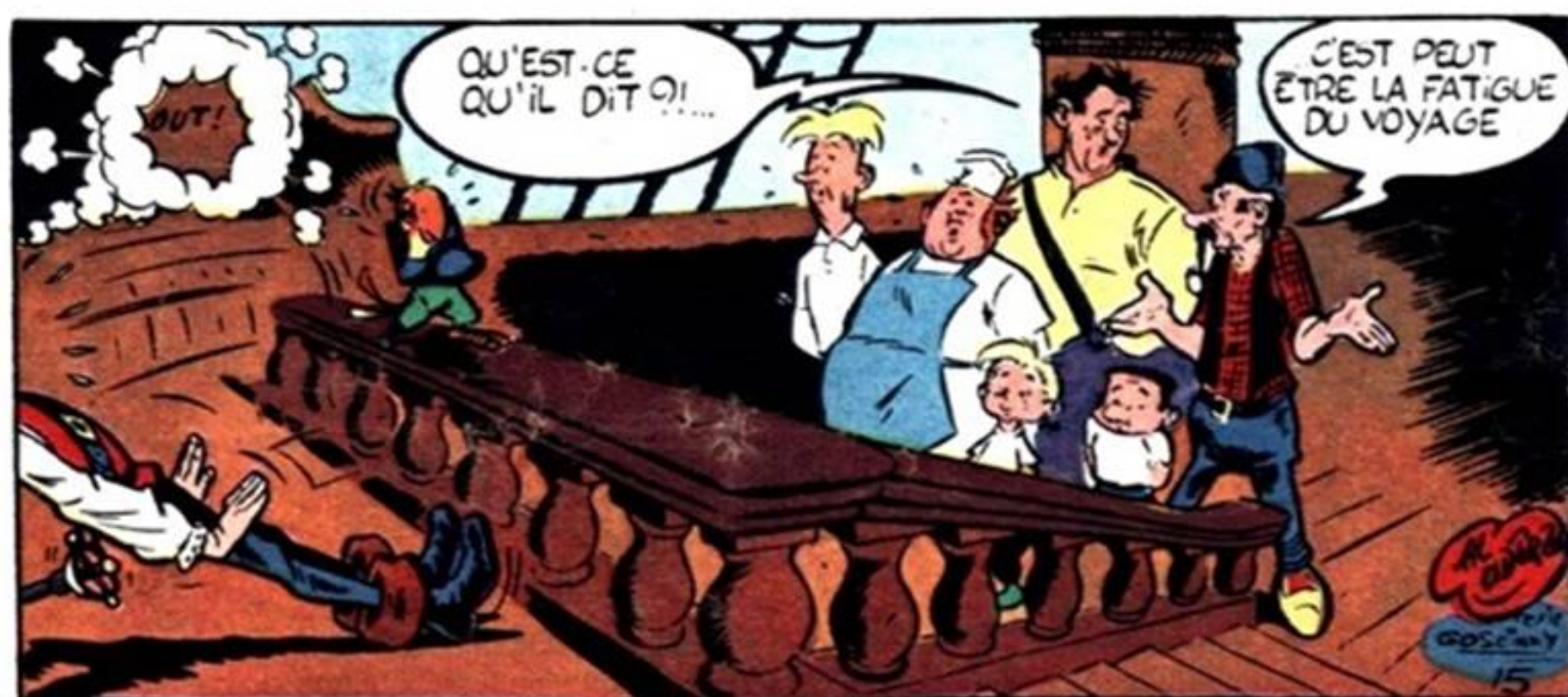
La prochaine épreuve Pilote sera patronnée par PRIOR, la « Marque-pilote » en Europe.



Jehan Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — Soupolet est allé voir le Roy pour lui offrir ses services. Mais notre héros n'a pas été reçu comme il l'escomptait. Cela n'a pas refroidi l'ardeur de notre futur corsaire.



Ivanhoe

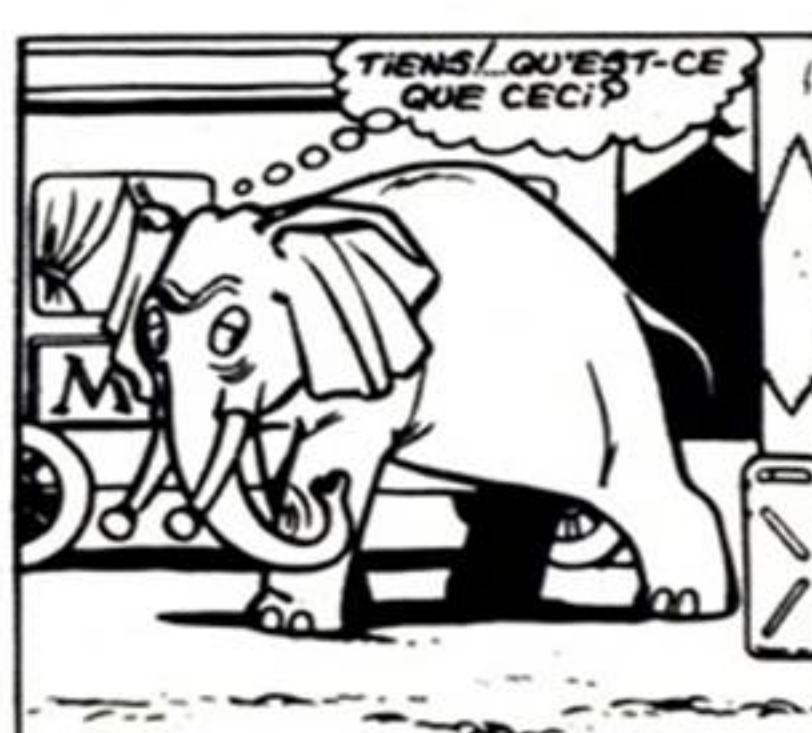
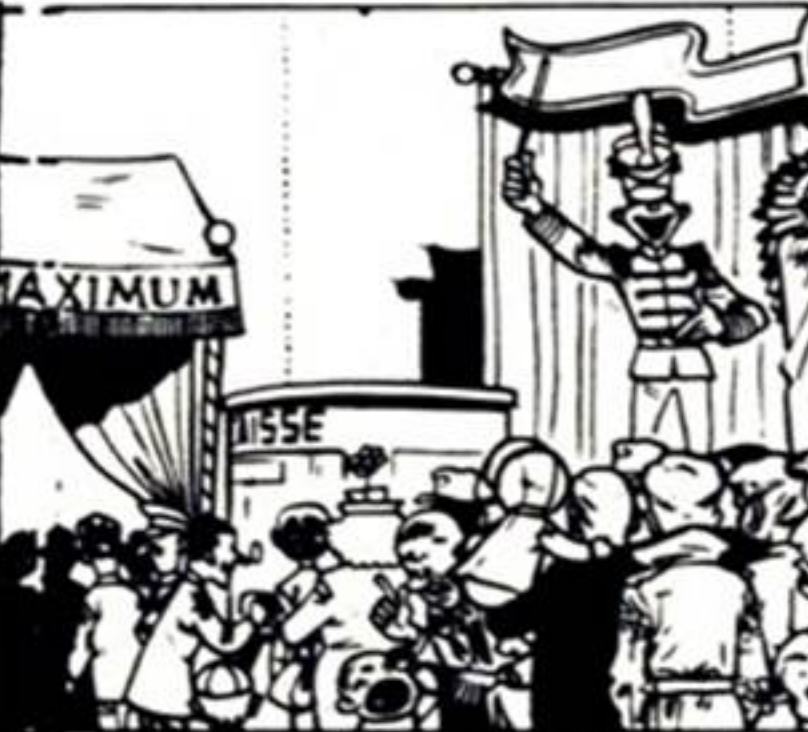
RESUME. — Cedric le Saxon, châtelain de Rotherwood, recevant à sa table Bryant de Bois-Guilbert et le prieur Aymer, mome, accepte de recevoir également sous son toit un voyageur israélite qui demandait asile.

Texte de BERNARD LEROY d'après WALTER SCOTT - Dessins d'ANTONIO PARRAS



PISTOLIN

RESUME. — Le cirque Maximum se prépare à partir en tournée. Le capitaine Rodolphe, ennemi de Pistolín, caché par un déguisement, a de sombres projets.



(A suivre.)

Nicolas

LE BOUILLON

Aujourd'hui, à l'école, la maîtresse a manqué. Nous étions dans la cour, en rangs pour entrer en classe, quand le surveillant nous a dit : « Votre maîtresse est malade, aujourd'hui ». Et puis, M. Dubon, le surveillant, nous a conduits en classe. Le surveillant, on l'appelle « Le Bouillon », quand il n'est pas là, bien sûr. On l'appelle comme ça parce qu'il dit tout le temps : « Regardez-moi dans les yeux », et dans le bouillon, il y a des yeux. Moi non plus, je n'avais pas compris tout de suite ; c'est des grands qui me l'ont expliqué. Le Bouillon est gentil, il a une grosse moustache, mais il punit souvent ; avec lui, il ne faut pas rigoler. C'est pour ça qu'on était embêtés qu'il vienne nous surveiller, mais, heureusement, en arrivant en classe, il nous a dit : « Je ne peux pas rester avec vous, je dois travailler avec M. le directeur, alors regardez-moi dans les yeux et promettez-moi d'être sages. » Tous nos tas d'yeux ont regardé dans les siens et on a promis. D'ailleurs, nous sommes toujours assez sages.

Mais il avait l'air de se méfier, le Bouillon, alors, il a demandé qui était le meilleur élève de la classe. « C'est moi, monsieur ! », a dit Agnan, tout fier. Et c'est vrai. Agnan, c'est le premier de la classe ; c'est aussi le chouchou de la maîtresse, et nous, on ne l'aime pas trop, mais on ne peut pas lui taper dessus aussi souvent qu'on le voudrait, à cause de ses lunettes. « Bon, a dit le Bouillon, tu vas venir t'asseoir à la place de la maîtresse et tu surveilleras tes camarades. Je reviendrai de temps en temps voir comment les choses se passent. Revisez vos leçons. » Agnan, tout content, est allé s'asseoir au bureau de la maîtresse, et le Bouillon est parti.

« Bien, a dit Agnan, nous devons avoir arithmétique, prenez vos cahiers, nous allons faire un problème. » « T'es pas un peu fou ? », a demandé Clotaire. « Clotaire, taissez-vous ! », a crié Agnan, qui avait vraiment l'air de se prendre pour la maîtresse. « Viens me le dire ici, si t'es un homme ! », a dit Clotaire. Et la porte de la classe s'est ouverte, et on a vu entrer le Bouillon tout content. « Ah ! il a

dit, j'étais resté derrière la porte pour écouter. Vous, là-bas, regardez-moi dans les yeux ! » Clotaire a regardé, mais ce qu'il a vu n'a pas eu l'air de lui faire tellement plaisir. « Vous allez me conjuguer la phrase : « Je ne dois pas être grossier envers un camarade qui est chargé de me surveiller et qui veut me faire faire des problèmes d'arithmétique. » Après avoir dit ça, le Bouillon est sorti, mais il nous a promis qu'il reviendrait.

Joachim s'est proposé pour guetter le surveillant à la porte ; on a été tous d'accord, sauf Agnan qui criait : « Joachim, à votre place ! ». Joachim a tiré la langue à Agnan ; il s'est assis devant la porte et il s'est mis à regarder par le trou de la serrure.

« Il n'y a personne, Joachim ? », a demandé Clotaire. Joachim a répondu qu'il ne voyait rien. Alors, Clotaire s'est levé, et il a dit qu'il allait faire manger son livre d'arithmétique à Agnan, ce qui était vraiment une drôle d'idée, mais ça n'a pas plu à Agnan qui a crié : « Non ! J'ai des lunettes ! ». « Tu vas les manger aussi ! », a dit Clotaire, qui voulait absolument qu'Agnan mange quelque chose. Mais Geoffroy a dit qu'il ne fallait pas perdre de temps avec des bêtises, qu'on ferait mieux de jouer à la balle. « Et les problèmes, alors ? », a demandé Agnan, qui n'avait pas l'air content, mais nous, on n'a pas fait attention et on a commencé à se faire des passes, et c'est drôlement chouette de jouer entre les bancs.

Quand je serai grand, je m'achèterai une classe rien que pour jouer dedans. Et puis, on a entendu un cri et on a vu Joachim, assis par terre et qui se tenait le nez avec les mains. C'était le Bouillon qui venait d'ouvrir la porte, et Joachim n'avait pas dû le voir venir. « Qu'est-ce que tu as ? », a demandé le Bouillon, tout étonné, mais Joachim n'a pas répondu, il faisait : « Ouille, ouille », et c'est tout, alors le Bouillon l'a pris dans ses bras et l'a emmené dehors. Nous, on a ramassé la balle et on est retourné à nos places.

Quand le Bouillon est revenu avec Joachim, qui avait le nez tout gonflé, il

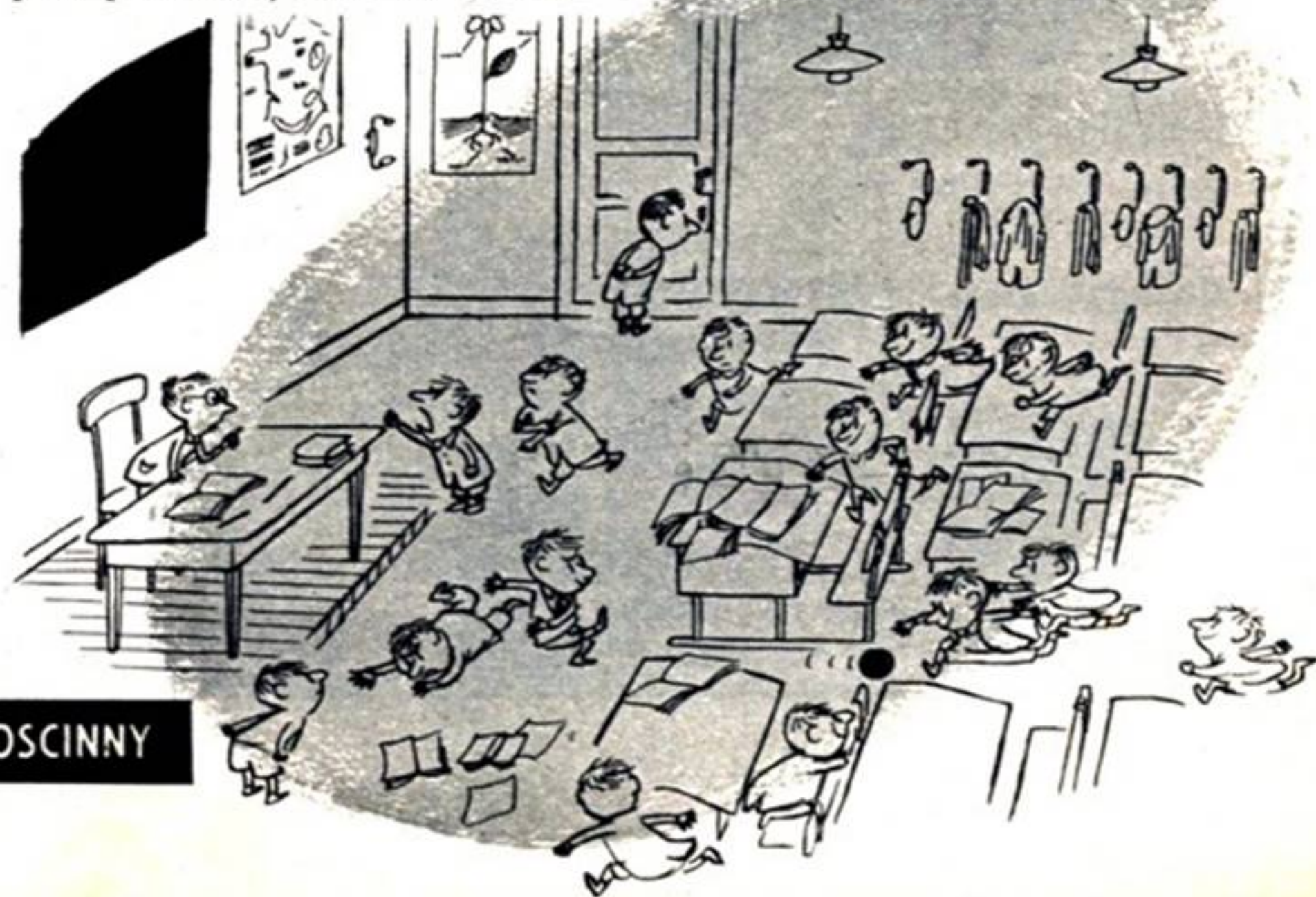
nous a dit qu'il commençait à en avoir assez et que si ça continuait, on verrait ce qu'on verrait. « Pourquoi ne prenez-vous pas exemple sur votre camarade Agnan ? il a demandé, il est sage, lui. » Et il est parti. On a demandé à Joachim ce qu'il lui était arrivé et il nous a répondu qu'il s'était endormi à force de regarder par le trou de la serrure.

« Un fermier va à la foire, a dit Agnan, dans un panier, il a vingt-huit œufs à 500 F la douzaine... » « C'est de ta faute, le coup du nez », a dit Joachim. « Ouais ! a dit Clotaire, on va lui faire manger son livre d'arithmétique, avec le fermier, les œufs et les lunettes ! » Agnan, alors, s'est mis à pleurer, il nous a dit que nous étions des méchants et qu'il le dirait à ses parents et qu'ils nous feraient tous renvoyer, et le Bouillon a ouvert la porte. On était tous assis à nos places et on ne disait rien et le Bouillon a regardé Agnan qui pleurait tout seul, assis au bureau de la maîtresse. « Alors, quoi, il a dit, le Bouillon, c'est vous qui vous dissipez, maintenant ? Vous allez me rendre fou ! Chaque fois que je viens, il y en a un autre qui fait le pitre ! Regardez-moi bien dans les yeux, tous ! Si je reviens encore une fois et que je vois quelque chose d'anormal, je sévirai ! » et il est parti de nouveau.

Nous, on s'est dit que ce n'était plus le moment de faire les guignols, parce que le surveillant, quand il n'est pas content, il donne des droles de punitions. On ne bougeait pas, on entendait seulement renifler Agnan et macher Alceste, un copain qui mange tout le temps. Et puis, on a entendu un petit bruit du côté de la porte. On a vu le bouton de porte qui tournait doucement et puis la porte a commencé à s'ouvrir, petit à petit, en grinçant. Tous, on regardait et on ne respirait pas souvent, même Alceste s'est

arrêté de mâcher. Et, tout d'un coup, il y en a un qui a crié : « C'est le Bouillon ! ». La porte s'est ouverte et le Bouillon est entré, tout rouge. « Qui a dit ça ? » il a demandé. « C'est Nicolas ! » a dit Agnan. « C'est pas vrai, sale menteur ! » et c'était vrai que c'était pas vrai, celui qui avait dit ça, c'était Rufus. « C'est toi ! C'est toi ! C'est toi ! » a crié Agnan et il s'est mis à pleurer. « Tu seras en retenue ! » m'a dit le Bouillon. Alors, je me suis mis à pleurer, j'ai dit que ce n'était pas juste et que je quitterais l'école et qu'on me regretterait bien. « C'est pas lui, m'sieu, c'est Agnan qui a dit le Bouillon ! » a crié Rufus. « Ce n'est pas moi qui a dit le Bouillon ! » a crié Agnan. « Tu as dit le Bouillon, je t'ai entendu dire le Bouillon, parfaitement, le Bouillon ! » « Bon, ça va comme ça, a dit le Bouillon, vous serez tous en retenue ! » « Pourquoi moi ? a demandé Alceste. Je n'ai pas dit le Bouillon, moi ! » « Je ne veux plus entendre ce sobriquet ridicule, vous avez compris ? » a crié le Bouillon, qui avait l'air drôlement enervé. « Je ne viendrai pas en retenue ! » a crié Agnan et il s'est roulé par terre en pleurant et il avait des hoquets et il est devenu tout rouge et puis tout bleu. En classe, à peu près tout le monde criait ou pleurait, j'ai cru que le Bouillon allait s'y mettre aussi, quand le Directeur est entré. « Que se passe-t-il, le Bouillon... Monsieur Dubon ? » il a demandé, le Directeur. « Je ne sais plus, monsieur le Directeur, a répondu le Bouillon, il y en a un qui se roule par terre, un autre qui saigne du nez quand j'ouvre la porte, le reste qui hurle, je n'ai jamais vu ça ! Jamais ! » Et le Bouillon se passait la main dans les cheveux et sa moustache bougeait dans tous les sens.

Le lendemain, Mademoiselle est revenue, mais le Bouillon a manqué.





une aventure de Gilles Feu-Vert

Une folie petite brise...

par Jean-Marie Laonnet

ECOUTEZ ! dit Gilles.
Une sorte de sursourire se faisait entendre au Sud ; un léger suage s'élevait à l'horizon, bosselant la ligne sèche des dunes. Les haubans du derrick commencent à siffloter.

— Un peu de vent ? répliqua Mickey. Tant mieux ! Je me sentais cuit, rissolé, brûlé jusqu'à l'os. Ah ! ce soleil !
— Je n'aime pas tellement ce vent, murmura Palermo. Les vieux prospecteurs racontent des histoires terribles. C'est comme le mistral : cela dure trois, six ou neuf jours.

— Le mistral en Libye ? dit Mickey. Bravo, Palermo !
— Excusez-moi d'avoir osé dire un mot : j'avais oublié que je n'étais pas ingénieur.

« Les voilà qui recommencent » pensa Gilles. Il tenta de faire diversion :
— Si nous rentrions dans la cabine ? Le sable nous vole dans les yeux.

— Oh ! nous avons le temps, fit Mickey avec légèreté.
Comme si elle surgissait sous ses pieds, une énorme rafale lui coupa la parole, arracha son chapeau.

— Vite ! vite ! cria Gilles.
Les mains sur le visage, à demi suffoqués, ils se dirigèrent en chancelant vers la cabine préfabriquée. Ils ne la voyaient même plus, mais ils purent se guider à l'oreille : en effet, tenue au sol par des haubans, elle aussi, la cabine émettait des sons de flûte suraigus.

La porte refermée à grand-peine, ils se regardèrent, ahuris : tous trois s'étaient transformés en statues de sable. Mickey éclata d'un rire nerveux.
— Ah oui, c'est très drôle, dit Palermo. Savez-vous quel jour nous sommes ? Lundi.
— Qu'importe ?
— Rien du tout... sinon que lundi, c'est le jour du ravitaillement : et par un temps pareil, aucun hélicoptère ne se hasarderait jusqu'à nous.

— Ah, diable ! dit Mickey, douché. Voyons ce qui nous reste à manger.
Il ouvrit le réfrigérateur, et se gratta la tête.

— Hum ! une boîte de confiture, quatre biscuits, un demi-litre d'eau. Et nous sommes trois.
— Dont un ingénieur, dit Palermo. Mickey haussa les épaules. Gilles pensait : « Trois, six ou neuf jours ? »

Il était venu passer un simple week-end au « Point X », en plein désert, à huit cents kilomètres du plus proche village. Son père, envoyé par ESSO pour apprécier les résultats du forage de reconnaissance, avait immédiatement décidé de mettre en œuvre les grands moyens.

— Je vais chercher les équipes et le matériel, et j'emmène les foreurs au repos. Tu viens avec nous, Gilles ?
— Quand reviens-tu ?
— Lundi soir.

— Alors laisse-moi t'attendre ici. Le paysage me plaît !
— D'accord, mon petit.

Et l'ingénieur Fabert avait embarqué dans l'hélicoptère, échappant au vent de sable de douze heures à peine, sans le savoir.

Mickey, le géologue, ne paraissait pas ses vingt-deux ans. Palermo, le chef d'équipe de forage, était un vieux coureur de désert, à la peau tannée, à la parole brève. Ils s'entendaient fort bien, tout en s'envoyant des pointes incessantes.

Mais après trois jours de tempête, la situation évoluait rapidement.

— Je veux sortir ! hurla Mickey.
Il se précipita vers la porte, l'ouvrit. Pour la dixième fois, Gilles et Palermo se jetèrent sur lui avec ensemble. Tandis que le contre-maitre le maintenait à bras-le-corps, Gilles repoussait la porte de toutes ses forces. Il y avait du sable jusqu'au plafond.

Mickey, prostré dans un coin, gémissait des paroles sans suite.
— Palermo, dit Gilles, on lui donne le dernier verre d'eau ? Qu'est-ce que vous en pensez ?

— Donnez-le lui, et que le diable l'emporte ! Gilles s'approcha, le verre à la main. Mickey, l'œil trouble, avança un bras grelottant de fièvre, prit le verre — et le versa tout doucement sur le sol, avec un rire saccadé.

— Sangre... ! rugit Palermo.
Gilles n'eut pas le temps de s'interposer. Le poing du colosse atteignit Mickey sur la bouche. Il roula à terre, cracha du sang. Palermo

s'était arrêté, un peu embarrassé, le poing en l'air, luttant contre sa propre fureur. Mickey ramassa une lourde clé à molette et la lui jeta à la face. Elle le manqua de peu, frappant la paroi métallique avec un bruit de cymbales. Gilles se précipita sur Mickey et réussit à l'immobiliser.

— Hourra ! cria le jeune homme. Le troisième jour est passé : ce sera six ou neuf. Dans trois jours, nous serons bien secs, momifiés à point. Qu'est-ce qui restera de Point X ? Je vais vous l'apprendre, messieurs. Il restera une dune ! Mais, rugit-il en se débattant comme un diable, faites-les taire à la fin !

« Ils » me cassent les oreilles !
Depuis deux jours, les haubans ne sifflaient plus, ils hurlaient. Mickey prit sa tête dans ses mains et se remit à gémir comme un chien. Palermo, qui n'avait pas bougé, dit à voix basse :

— Qu'il se taise lui-même. Gilles, Gilles, faites-le taire, ou je m'en chargerai, moi.
« Agréable situation » se dit Gilles. Il s'efforçait de penser très vite. Soudain le « feu vert » s'alluma en lui, aveuglant.

— Ecoutez ! cria-t-il, un doigt levé.
— Quel ?
— J'ai entendu « au secours » !
Ils s'immobilisèrent tous trois.

— Là ! encore ! dit Gilles.
— Vous avez l'oreille fine, fit Palermo. Sans doute des gars qui nous cherchent et qui se sont perdus... La liaison B, peut-être... Bon, il faut y aller.

Il s'équipa, attacha à un piton l'extrémité d'une longue corde-guide. Gilles l'imita, s'enroula le visage d'un chèche.

— J'y vais aussi, dit Mickey.
— Vous n'êtes pas en état, répondit Palermo assez doucement.
— Je vous en prie, Palermo.

Le contre-maitre le regarda de la tête aux pieds et dit finalement :
— Bon, venez tous les deux. Et surtout, ne lâchez jamais la corde.

Ils s'enfoncèrent dans les rugissements et les ricanements du vent de sable.

La tempête dura « seulement » quatre jours et demi. Dès qu'il y eut un peu de bleu dans le ciel, deux hélicoptères s'encadrèrent dans la trouée : côte à côte devant leur cabine, les trois survivants de Point X regardaient le salut venir à eux avec de grands battements d'ailes.

— Mon père est dans le premier ! s'écria Gilles.
Mickey tenait debout à grand-peine, appuyé à la fois sur ses deux compagnons, mais son regard avait repris de la solidité.

— Gilles, Palermo, dit-il d'une voix rauque par la soif, avant que tous ces gens-là débarquent, je voudrais, eh... vous présenter mes excuses.

— Bien dit, monsieur l'ingénieur, grogna Palermo.
— Mais ces pauvres types... qui ont crié l'autre nuit... Tout de même, nous avons arrêté les recherches au bout de deux heures...

— Souvenez-vous, dit Palermo. Il fallait bien rentrer à l'abri, ou nous y restions, nous aussi, sans profit, pour le plaisir.

— Où sont-ils maintenant ? murmura Mickey. Là-dessous ?
De nouvelles dunes encombraient le paysage. La cabine, le derrick étaient à demi ensablés. Gilles toussa.

— J'ai un aveu à vous faire, dit-il. Ces appels au secours, heu...
— Eh bien ?
— Ils n'ont jamais existé... Je n'ai rien entendu, non.

— Mais, Gilles !!!
— Il m'a semblé à un certain moment que vous aviez besoin, tous les deux, d'une petite distraction. J'ai trouvé ça. A mon tour de m'excuser, et si vous voulez bien...

Le premier hélicoptère atterrissait, couvrant sa voix.
— Parlez plus fort ! cria Mickey.
— Si vous voulez bien, hurla Gilles, ceci restera entre nous !

chez les sourciers du désert

L'aventure et les trésors sont, en 1960, des réalités bien vivantes. L'aventure ? Au moment même où vous lisez ceci, des hommes traversent des contrées jusque-là inconnues, et parfois s'y installent en ermites, sous la bannière des diverses sociétés ESSO. Les trésors ? Voyez-les jaillir au pied des derricks ! Le pétrole est une richesse pour tous et une passion pour ceux qui le cherchent. Suivons ces « sourciers » modernes dans leur grande aventure !

Des maisons à roulettes

Il n'y a pas de maçons au Sahara. On fait donc venir les maisons par la route, voire par air — tout comme les vivres, les machines, et jusqu'à la boue nécessaire aux forages !

Mais ces maisons du Sahara ne sont pas des cabanes. Poussez donc la porte (garnie de joints anti-sable) et entrez dans un de ces cubes d'acier miroitant au soleil. Vous aviez peur de cuire ? Quelle erreur ! Les doubles parois, le toit et le sol isolés, la savante circulation de l'air entretiennent presque de la fraîcheur. Au centre de ce village-jouet, un restaurant débite chaque jour, non des casse-croûte, mais quelques centaines de repas fins — et quelques milliers de cubes de glace !

De l'eau dans le désert : voici le « piège à rosée »

Il tombe chaque année, en moyenne, 50 millimètres d'eau sur le Sahara. Le soleil est capable d'en évaporer, pendant le même temps... 2 000 millimètres. Voilà pourquoi les nappes souterraines restent à un niveau très modeste : pour trouver l'eau, il faut forer des puits presque aussi profonds que pour trouver le pétrole (puits d'eau de Hassi-Messaoud : 1 425 m).

Un jeune ingénieur, Lionel Lemaire, propose une solution moins onéreuse : prendre l'eau... dans l'atmosphère, où elle se trouve en suspension. Trois phases :

- 1) laisser des bacs pleins de cellulose s'imprégner de rosée nocturne ;
- 2) faire passer à travers la cellulose un « courant d'air » chauffé par le soleil à 100° ;
- 3) refroidir cet air... et recueillir l'eau de condensation.

Avec 3 tonnes de cellulose, on pourrait obtenir 100 litres d'eau en 24 heures. Avantage capital : ce serait de l'eau à bon marché (3 nouveaux centimes le litre !)

(Avec l'autorisation de « Science et Vie ».)

N'oubliez pas votre derrick de poche

Cette sondeuse légère ne pèse guère que 15 tonnes : c'est un outil facile à emporter avec soi. Arrivée à destination, elle pivote d'un quart de tour sur sa remorque, et le forage peut démarrer... Avec ce procédé on obtient des puits de 200 à 500 mètres.

Il s'agit là de sondages de reconnaissance ou « core-drills », nécessaires dans certaines zones où des terrains récents (récents... au sens géologique) recouvrent des couches supposées pétrolifères. Pour vérifier les suppositions du géologue, il faut que le foreur fournisse des échantillons du sous-sol. Et comme c'est là un acte de prospection, c'est-à-dire susceptible d'être répété un certain nombre de fois en des lieux fort éloignés les uns des autres, des équipements ultra-légers ont été mis au point. ESSO en utilise plusieurs.



Gilles vous emmène...



RÉPONDEZ EN 30 SECONDES

1 Le Sahara est plus grand que la Chine.
VRAI ☐ FAUX ☐

2 Record de chaleur du Sahara : 58°.
VRAI ☐ FAUX ☐

3 Cinq mille ans avant J.-C., le Sahara était couvert de lacs.
VRAI ☐ FAUX ☐

4 A ce que m'a dit un pétrolier ESSO, on appelle un derrick : « Arbre de Noël ».
VRAI ☐ FAUX ☐

5 Pour arriver au centre de la terre, il faudrait creuser un puits environ huit cents fois plus profond que le plus profond puits de pétrole existant.
VRAI ☐ FAUX ☐

1. Faux. Chine = 9 736 000 km² - Sahara = 7 000 000 km² (dont 2 700 000 en Égypte et en Libye).
2. Vrai. 58° observés à Aziza (Libye).
3. Vrai. Parmi les nombreux vestiges préhistoriques du Sahara, on retrouve partout des restes de pêche (hameçons, harpons, poids de filets).
4. Faux. Ce pétrolier-là était un farceur. L'arbre de Noël, c'est la tuyauterie — ou plutôt la robinetterie — qui surmonte un puits en exploitation et en règle le débit. Le derrick travaille... avant !
5. Vrai. Précisément : 836 fois. Rayon terrestre : 6 371 km. Le puits le plus profond du monde a 7 625 km. Il a été foré en 1958, dans le Texas.

Cette page est offerte aux jeunes « Pilotes » par Esso.



BISON NOIR

RESUME. — Bison Noir, chef des Pawnees, aidé par son ami le sergent Benton, a vaincu les Navajos. Bison Noir revient dans sa tribu, où il croit retrouver la paix. Mais Craig s'est évadé.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER



P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — Trois heures du matin. Dans la maison de l'Ancêtre, tous les locataires dorment à poings fermés... Tous les locataires, y compris le Chevalier et son peu recommandable associé. Pendant ce temps, un mystérieux visiteur inspecte les lieux.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI





FANGIO super-pilote (10) PREMIÈRES COURSES EN FRANCE

RESUME. — Déjà célèbre en Argentine, son pays natal (1), où il a cueilli des lauriers dans toutes les grandes compétitions, Juan-Manuel Fangio vient de connaître la gloire en tenant tête à Wimille, pendant le Grand Prix de Rosario. Seul, un stupide incident mécanique a pu le priver d'une victoire méritée.



Ce record du tour et toute cette course de Rosario au cours de laquelle Fangio tint la dragée haute à Jean-Pierre Wimille, firent plus de bruit en Amérique du Sud qu'une révolution. En Europe, cela fit l'effet d'une bombe, surtout après qu'Amédée Gordini eut déclaré qu'il n'avait su lui-même, jusqu'au tout dernier moment, lequel des deux pilotes allait gagner. Et Jean-Pierre confirma en disant : « Ce Fangio, c'est un démon ! ». Du coup, pour que ses pilotes, capables de se mesurer aux Européens, aient tous les atouts dans leur jeu, Pèron — devenu général — décida que quatre coureurs seraient envoyés sur le vieux continent pour visiter les usines, essayer les voitures, bref, pour faire un pèlerinage aux sources.



Et c'est ainsi qu'en juin 1948, Fangio débarqua en Europe et se rendit d'abord en Italie pour visiter les usines Ferrari, Maserati, Alfa-Romeo. L'Argentin, un peu gauche, intimidé, fut stupéfait ! Il était habitué à voir les voitures de course bricolées sur des établis de mécaniciens de campagne, au milieu des vieilles pièces d'autos achetées à la casse, et il découvrait de véritables laboratoires, où une armée d'ingénieurs en blanc mettaient minutieusement au point de merveilleuses machines. Il n'avait connu que des pistes poussiéreuses en terre battue, et il roulait sur celles de Monza, Montlhéry, Reims... De plus en plus, grandissaient en lui, à la fois le désir de courir en Europe et la peur de ne pas être capable de renouveler son exploit de Rosario.



A Paris, il retrouva Gordini qui préparait le Grand Prix de l'A.C.F. et le « Sorcier » comprit l'envie qui lui sautait dans les yeux clairs de l'Argentin : il l'engagea à la Coupe des petites cylindrées et au Grand Prix. Mais, à Reims, plus personne ne se souvenait du pilote argentin qui avait égalé Wimille dans une ville nommée Rosario, sauf Jean-Pierre sans doute, mais qui était trop entouré pour que Juan osât seulement l'approcher. Il se sentait bien seul, ne parlant pas français, dans cette ambiance fiévreuse de Grand Prix. Première course et, presque tout de suite, ce fut la panne, et la rentrée à pied. Puis le Grand Prix, et encore la panne, avec un second retour vers les stands... où on le prit pour un mécanicien. Cerveau mécanicien, qui pleurerait !... (A suivre.)

(1) Voir Pilote depuis le n° 18.

TEXTES FRANCK-DOMINIQUE. DESSINS POIVET.



l'auto



IL N'EST PAS TROP TARD POUR GAGNER LA VOITURE DE VOS PARENTS

LE Salon de la Miniature a donc fermé ses portes, et nombreux ont été ceux d'entre vous qui sont venus nous rendre visite à notre stand : merci ! A la fin de cette manifestation, un jury — dont « Pilote » faisait évidemment partie — a procédé à une difficile distribution de prix aux exposants ayant présenté les plus belles maquettes ou les plus intéressantes collections.

Finalement, le Prix Cugnot, fondé en hommage au Français qui construisit, en 1770, le célèbre « jardier », premier véhicule automobile du monde, dut être partagé en trois, de façon très internationale, puisque cette grande récompense française alla à Michel Conti, de Turin, Manuel Olivé Sans, de Barcelone, et Eugen et Bernard Ziegler, de Stuttgart.

Quant aux prix « Pilote », nous les avons attribués à trois jeunes qui ont montré un goût particulier pour modifier et améliorer des modèles vendus dans le commerce. Bravo, amis Vangilwen, Brulé et Huet, vous êtes de vrais « pilotes » en la matière.

Et ne fermons pas les portes de ce Salon sans vous rappeler que ceux d'entre vous qui n'ont pu se rendre avenue d'Iéna conservent toutes leurs chances de gagner la voiture de leurs parents, une véritable Simca Etoile, ou de vrais Karts, un Super-Kart Danieli et un All-Kart, ainsi que 250 autres prix de valeur, dont de nombreux abonnements à « Pilote ».

Nous vous rappelons que nous avons publié tous les détails sur ce grand concours dans nos trois derniers numéros. Vous pouvez également demander des feuilles de participation au Club International de l'Automobile Miniature, 20, rue Thérèse, Paris (11^e), de la part de « Pilote ». Encore une fois, vous avez jusqu'au 13 juin, mais dépêchez-vous quand même : c'est un bon conseil ! En bas de cette page, vous trouverez le « bon à découper » qui vous ouvre ce concours.



Cette Serpollet 1888 (prix de l'Action Automobile) est une vraie voiture, dont toute la mécanique a été fidèlement reconstituée : vous faites chauffer la chaudière, et la voilà qui s'en va en cahotant aussi bien, et peut-être mieux, que son modèle. Elle est l'œuvre, le chef-d'œuvre, de Jules Brochet.



En partant de plusieurs voitures vendues dans le commerce, voici l'une des magnifiques reconstitutions de l'un de nos prix « Pilote », le jeune Vangilwen, dont la collection est magnifique.

Spectacle de rêve chez le concessionnaire parisien de Mercedes. Un Américain s'est acheté l'une de ces belles voitures et en a offert la réplique à son « fiston ». Construite à St-Etienne, elle marche à 40 à l'heure grâce à un petit moteur à essence de 50 cm³.



Nous avons déjà parlé de stationnement (voir notre numéro 25), mais savez-vous qu'un conducteur qui ne sait pas se ranger risque SA VIE ? Vous ne comprenez pas pourquoi ? Alors, voyez...

10 DE CONDUITE

CE QU'IL FAUT FAIRE

Lorsque vous conduirez, prenez toujours le plus grand soin de vous ranger en manœuvrant très doucement, sans jamais toucher le trottoir, ni bien entendu vos voisins, car certains peuvent avoir laissé une vitesse enclenchée et vous risquez de faire sauter leur boîte de vitesses en les poussant brutalement.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

Surtout, ne pas monter sur les trottoirs, car les conséquences sont rarement immédiates. Mais combien de fois lisez-vous dans les journaux qu'une voiture a quitté la route en pleine ligne droite, sans raison connue. On attribue l'accident, en général, à l'éclatement d'un pneu, et c'est sans doute vrai, mais pourquoi, ce pneu, apparemment en bon état, a-t-il éclaté ? PARCE QUE SES FLANCS ONT ETE COUPES A COUPS DE TROTTOIRS, spécialement les « X » dont les flancs sont plus fragiles !

Ne parlons pas des jantes cabossées et des roues tordues parce qu'on a manœuvré en force...

Si nous sommes contre les flancs blancs pour les grandes vitesses, reconnaissons, par contre, qu'ils obligent, en ville, leurs propriétaires à faire attention aux trottoirs, et c'est très important.



PNEUMATIQUES.

La sortie de la nouvelle Peugeot 404 est légèrement retardée, bien qu'elle soit déjà en place sur chaînes. Motif : ne pas faire tout de suite parler de Peugeot après l'enlèvement du petit Eric.

La police Américaine envisagerait d'acheter des D.S. « Prestige », rapides, maniables et équipées de radio.

Les chauffeurs de taxi sont prêts pour la plupart à revenir à la glace de séparation, qu'ils avaient jugée peu démocratique, mais qui s'avère bien pratique dans certains cas... percutants.

A coups de pompes. On parle beaucoup du problème des pompistes de nuit. Ceux-ci s'estiment mal payés, et en danger. Les compagnies trouvent qu'ils coûtent trop cher. Alors l'on propose la solution des distributeurs automatiques : et tout le monde se trouve d'accord pour être contre.

Panhard a renouvelé son contrat avec René Bonnet, et les D.B. bleues porteront donc encore officiellement les couleurs du doyen des constructeurs.

Attention : ce bon vous permettra de participer à notre grand concours « Un quart de siècle en Simca ».



LE 30 AVRIL LA LÉGION célèbre son plus glorieux fait d'armes CAMERONE



par George FRONVAL

Ce jour-là, partout où il y a un légionnaire, que ce soit à Sidi-Bel-Abbès, principale garnison, ou dans les postes les plus reculés, on évoque Camerone, le plus brillant exploit de cette armée d'élite, l'un des plus beaux régiments du monde. Depuis sa création, en mars 1831, la Légion Etrangère a été partout : elle a participé à maints combats, lors de la conquête de l'Algérie, au Mexique, en Extrême-Orient, au Maroc, en 1908, et plus tard contre Abd-el-Krim. Lors de la première guerre mondiale, elle fut présente en Artois, en Champagne, à Verdun. Au cours du dernier conflit, elle tint les Allemands, en Norvège, à Narvik et fut, plus tard, une des unités commandées par le général Kœnig. Elle se couvrit de gloire à Bir-Hakeim et lors de la campagne d'Italie. Elle se battit en Indochine et fut parmi les héroïques défenseurs de Dien-Bien-Phu. Son drapeau porte les noms de victoires les plus glorieux. Mais aucun de ces noms n'égale celui de Camerone.

Au début de 1863, l'empereur Maximilien d'Autriche, qui régnait sur le Mexique, rencontra une vive opposition chez les nationaux mexicains, groupés autour de leur chef, Benito Juarez. Ne sachant que faire, Maximilien demanda conseil à Napoléon III, qui lui envoya des troupes et du matériel. Un corps expéditionnaire fut constitué. Il débarqua au Mexique, le 20 mars. Le 30 avril, la 3^e compagnie du 1^{er} bataillon de la Légion Etrangère se mit en route, sous les ordres du capitaine Danjou. Elle avait pour mission de visiter la région proche de Palo Verde et d'assurer le passage d'un convoi porteur de trois millions d'or destinés à Puebla. A proximité de Palo Verde, le capitaine Danjou ordonna une halte. Soudain, une sentinelle donna l'alerte, ayant aperçu à l'horizon un détachement de troupes mexicaines.

Le capitaine Danjou donna à ses hommes l'ordre de se replier vers une ferme toute proche. Mais l'ennemi, ayant deviné la manœuvre des légionnaires, exécuta rapidement un vaste mouvement tournant pour les encercler complètement. Le capitaine Danjou organisa alors la résistance. Toutes les issues furent gardées. Un officier mexicain somma les Français de se rendre. Danjou lui lança : « Nous avons des cartouches ! ». La fusillade fit rage. La chaleur était accablante. Plusieurs hommes furent touchés à mort. Les blessés continuèrent à combattre. Danjou se rendit alors compte que la partie était perdue. L'honneur devait rester sauf. Chacun devait se faire tuer plutôt que de se rendre. « Jurez, mes amis ! ». D'une seule voix, les survivants répondirent : « Nous le jurons. ». Quelques instants plus tard, Danjou fut touché mortellement par une balle ennemie.

La lutte se poursuivit de plus belle. Ayant réussi à percer deux brèches, l'ennemi voulut prendre les légionnaires à revers. L'assaut fut donné. Les Mexicains se ruèrent en direction de la ferme de Camerone. Il n'y avait là que cinq survivants, cinq braves décidés à mourir courageusement. C'étaient le sous-lieutenant Maudet, le caporal Maine, les légionnaires Catteau, Constantin et Wenzel. A 6 heures, il ne leur restait, à chacun, qu'une seule cartouche. La dernière salve tirée, les cinq hommes bondirent

LES RÉGIMENTS ÉTRANGERS DANS L'ARMÉE FRANÇAISE

La France, à toutes les époques de son histoire, a accepté le concours de militaires venus de l'étranger. Louis XIV utilisa des régiments de cavalerie composés de Suisses, de Danois, de Flamands, de Polonais, d'Écossais, d'Espagnols et de Croates. Ces régiments furent supprimés, lors de la Révolution. Des lois ordonnèrent la natura-

nance prescrivit la création d'une nouvelle Légion Etrangère. En 1854, les deux régiments furent envoyés en Crimée. En récompense des services rendus à Sébastopol, les militaires furent autorisés à servir dans l'armée française à condition de se faire naturaliser.

En 1859, deux régiments étrangers firent partie de l'armée d'Italie, sous le commandement du maréchal Mac-Mahon. En 1861, par mesure d'économie, le 1^{er} régiment étranger fut licencié et le second prit le nom de régiment étranger. Deux de ses bataillons furent désignés pour la campagne du Mexique. Ce furent ces soldats qui conquirent, pour la Légion, son plus beau titre de gloire, à Camerone.

Lors de la guerre de 1870, une décision impériale autorisa la formation de bataillons étrangers, à l'exception de volontaires allemands. Un bataillon fut notamment formé à Tours. Il fit partie des armées de la Loire, de l'Est et de Versailles.

UNE ARMÉE D'ÉLITE

Depuis, la Légion a été partout, à la pointe des plus rudes combats. Oui, c'est un des plus beaux régiments du monde. C'est aussi, hélas, le plus discrédité, le plus calomnié. Certaines propagandes antifrancaises ont voulu faire, aux Légionnaires, une terrible réputation. La Légion, prétendaient-elles, était un ramassis de criminels, de dévoyés, de voyous. C'est faux.

Certes, il y a là-bas, parmi les hommes qui portent sur leur képi blanc la grenade verte à sept branches, de fortes têtes, des hommes qui gardent secret leur passé, mais la plupart sont des caractères énergiques, épris d'aventure, qui recherchent, dans la discipline, l'oubli de leurs peines et qui s'efforcent de se faire une vie nouvelle.

Ces légionnaires, soldats d'élite, combattants héroïques, sont aussi des soldats de la paix. Posant leurs fusils, les combats terminés, ils ont bâti des routes, jeté des ponts, creusé des tunnels. Ils ont asséché des marécages, dompté des cours d'eau. Là où il y avait la mort, la vie, grâce à eux, s'est installée. Des terres, jusqu'alors incultes, sont devenues riches et fertiles, grâce au travail pacifique de la Légion.

La France peut être fière de ces soldats de fortune. Venus de tous les pays, ces chevaliers de l'Aventure n'ont jamais failli à leur devise : Honneur et Fidélité.

NOTRE PILOTORAMA EN PAGES SUIVANTES

LEGIONNAIRE EN
GRANDE TENUE.



UN DETACHEMENT DE LA LEGION QUITTE LE QUARTIER GENERAL DE SIDI-BEL-ABBES. ON VOIT AU FOND LE MONUMENT AUX MORTS DE LA LEGION.



LEGIONNAIRE EN
TENUE DE TRAVAIL.



NOTRE PROCHAIN
PILOTORAMA : X 15

LA LÉGION ÉTRANGÈRE

CAMERONE · 1863

LA LÉGION ÉTRANGÈRE

(1) Fanion de la compagnie saharienne.
(2) Fanion de la compagnie montée du 2^e Etranger (1900). (3) Grenade à 7 branches, emblème de la Légion.

CAMERONE

A 5 heures du soir, les survivants brûlent leurs dernières cartouches avant de tenter une sortie désespérée. (34) S. L. Maudet. (35) Leg. Cotteau. (36) Capitaine Berg. (37) Légionnaire. (38) Légionnaire. (39) Légionnaire. (40) Infanterie mexicaine.

QUELQUES ANCETRES

(4) Garde écossaise de Louis XI. (5) Régiment suisse de Salis-Samade (1786). (6) Régiment de Hohenlohe.

LES ANCIENS

(7) Légionnaire 1830. (8) Légionnaire 1835. (9) Légionnaire 1847. (10) Légionnaire 1852. (11) Légionnaire chasseur 1856. (12) Légionnaire officier 1847. (13) et (14) Légionnaires Mexique 1863. (15) Légionnaire Sébastopol 1855. (16) Légionnaire Italie 1859. (17) Légionnaire Italie 1870. (18) Légionnaire Tonkin 1885. (19) Légionnaire Madagascar 1896. (20) Légionnaire Maroc 1913. (21) Légionnaire Maroc 1918. (22) et (23) Légionnaires Maroc 1924.

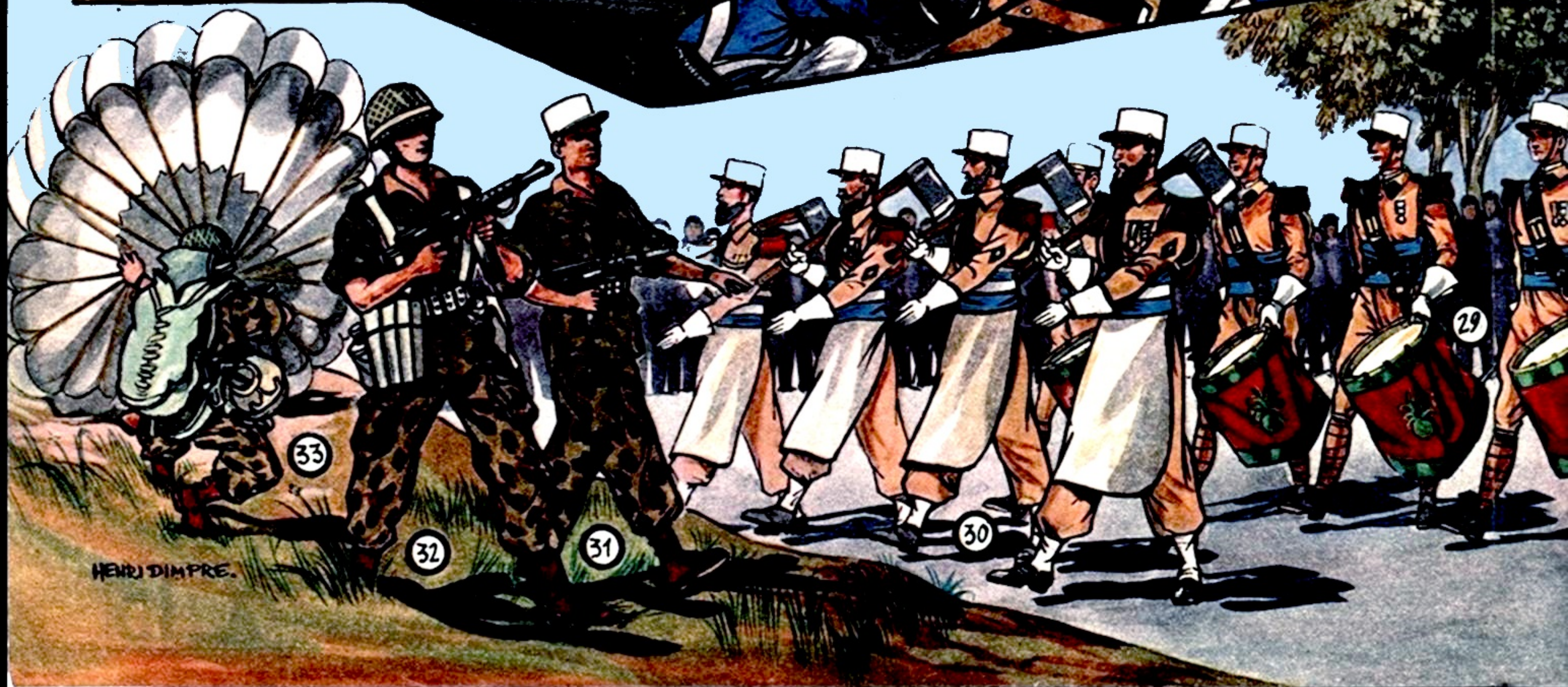
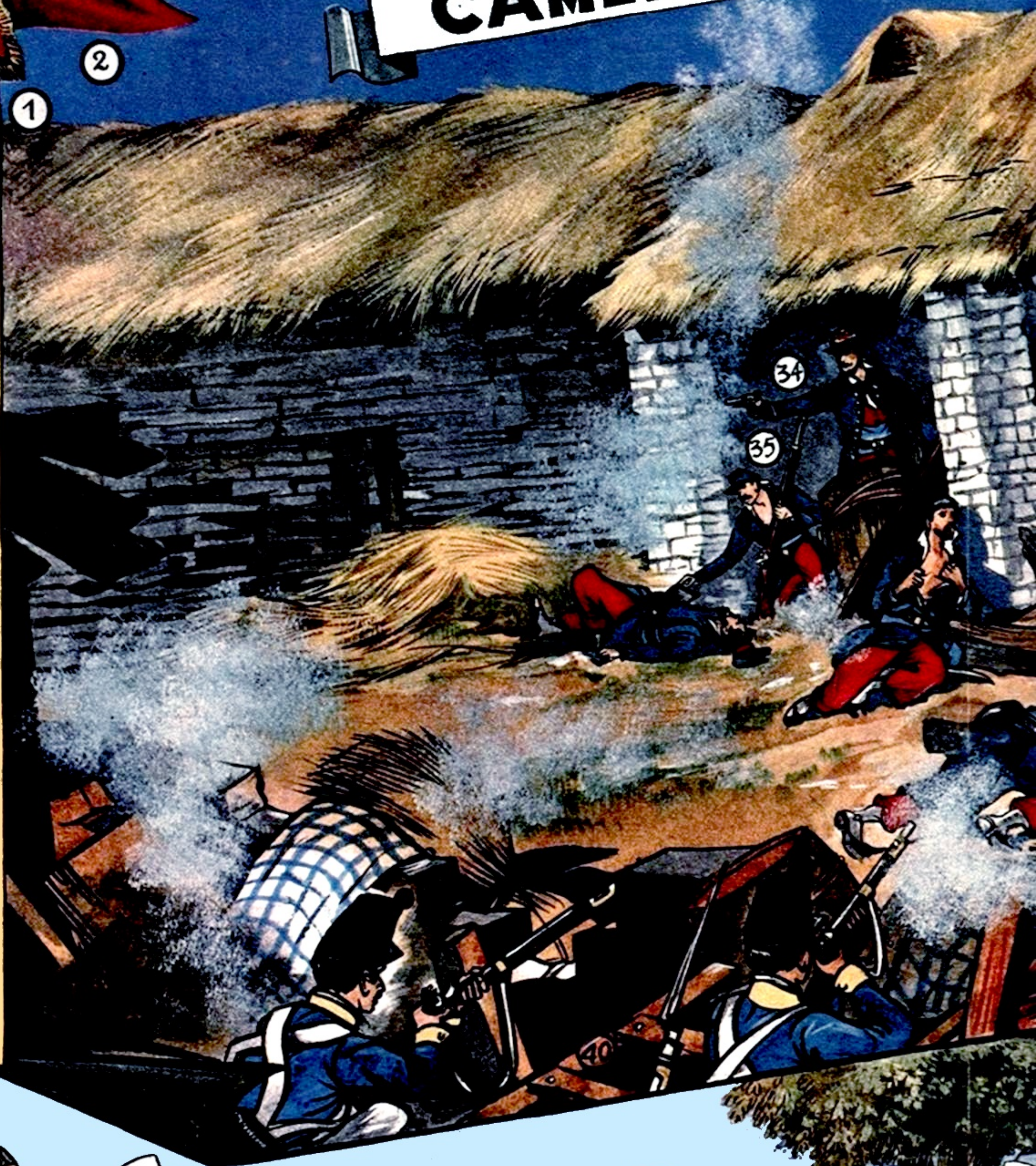
CAVALERIE

(24) Escadron de la Légion (Mexique 1863). (25) Régiment de Cavalerie (1924). (26) Premier Etranger de Cavalerie (1938).

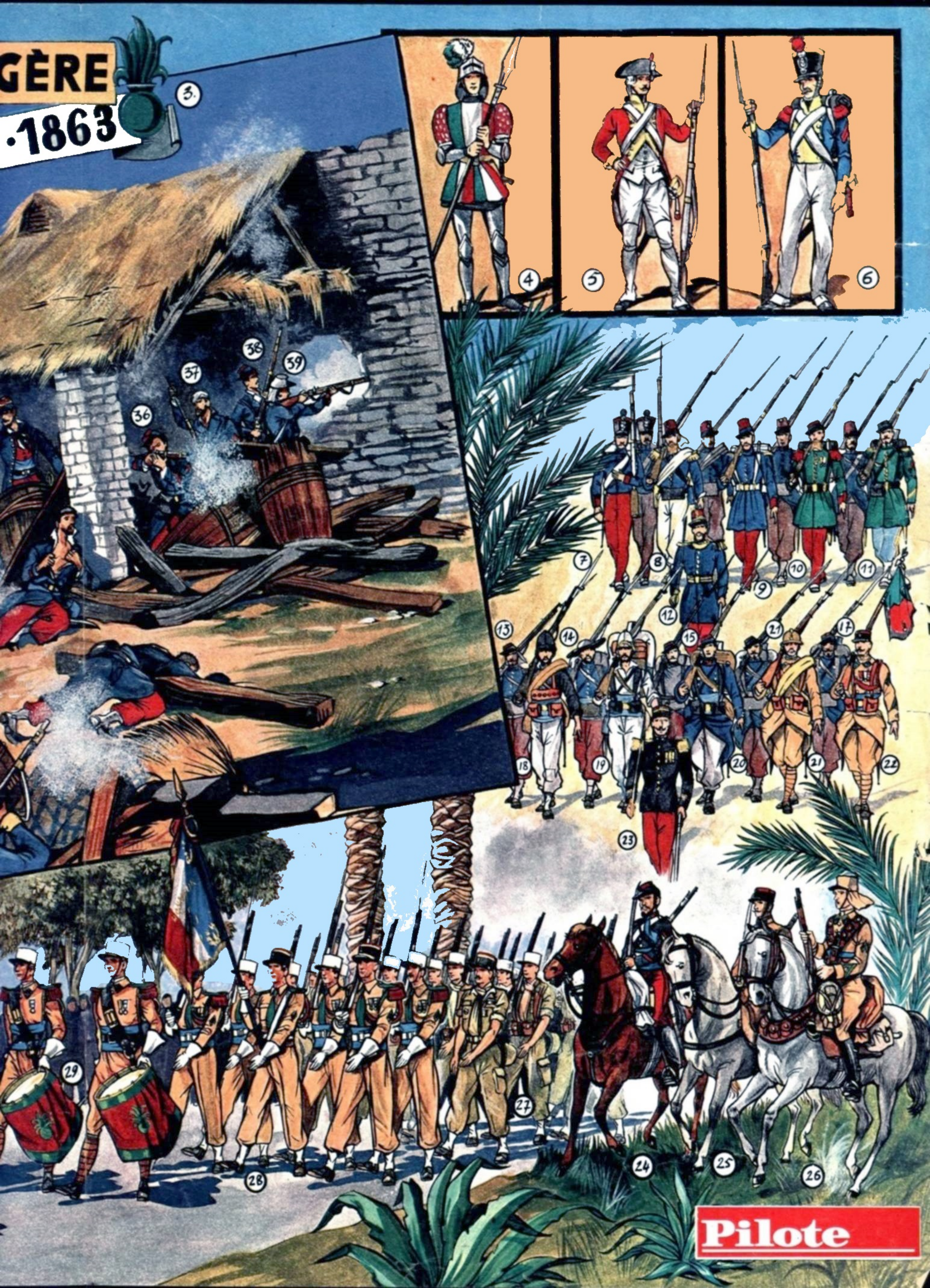
LES PARACHUTISTES

(27) Légionnaires vêtus du battle-dress (1960). (28) Drapeau et sa garde grande tenue (1960). (29) Tambours 1939. (30) Sapeurs 1960.

(31) Tenue d'exercice. (32) Tenue de combat. (33) Chasseur parachutiste.



GÈRE
1863



Pilote

Les SELF-JOUETS de JEAN-MICHEL



PIROUETTE-CIRCUS

Je vous présente mon ami, Jean-Michel Sauguet, régisseur en chef du « Pirouette-Circus ». Le petit personnage qu'il va lâcher sur les pentes de carton va exécuter de nombreuses pirouettes jusqu'en bas de l'échafaudage. Mais attention ! Avant le départ, fabriquez-vous aussi votre circus avec du carton.

Pour cela, reportez très soigneusement le plan (1) sur du carton (les deux figures en double) et découpez.

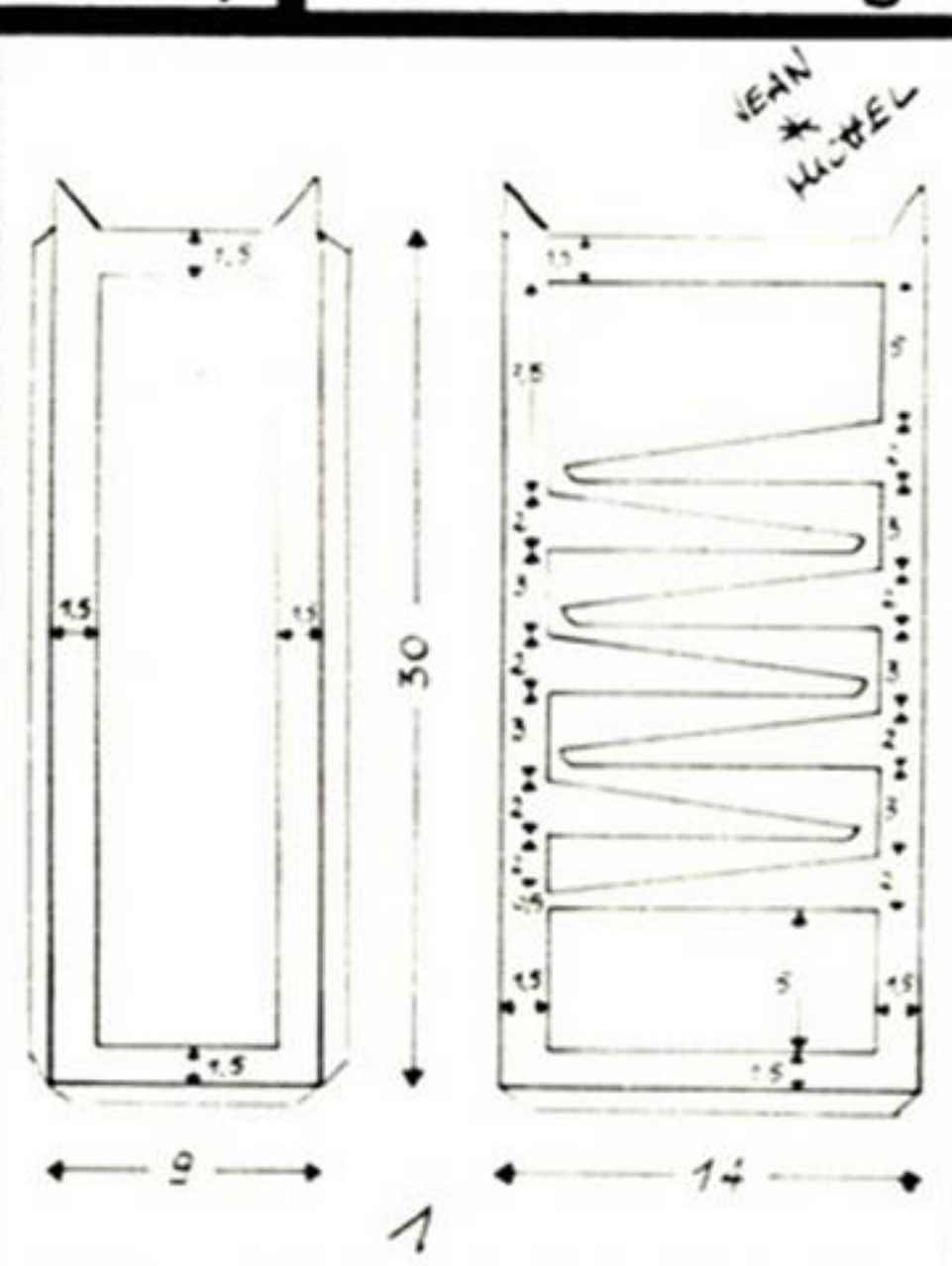
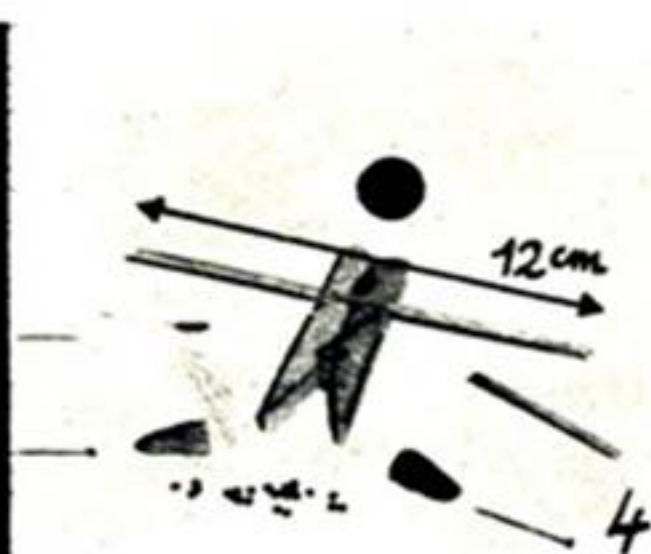
Collez ensuite les quatre faces du circus les unes contre les autres en les faisant reposer debout sur un petit socle de bois (2) de 15 x 10 cm (le tout grâce aux onglets que vous avez laissés au bas et le long des montants).

Quant au personnage, collez les deux bords retournés d'une pince à linge l'un contre l'autre, après avoir ôté le ressort (3).

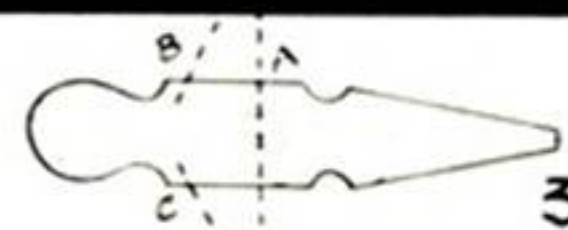
Procurez-vous encore une aiguille à tricoter en acier que vous couperez sur 12 cm.

Percez la pince en (A) (fig. 3) avec une très petite vrille pour emboîter et coller l'aiguille (4).

Percez en (B) et (C) (fig. 3) pour emboîter et coller les deux allumettes-bras (5).



Faites les chaussures avec deux bouchons de tubes de colle que vous fixez en bas de la pince avec deux épingles. Emplissez-les auparavant de petits plombs pour équilibrer le personnage.
Collez sur la tête un bécot fait avec un bouchon de tube.
Essayez le personnage sur le circus avant de le peindre car vous aurez peut-être à le déchausser pour ajouter ou retirer du plomb. Son bon équilibre fera le succès de ses pirouettes !



UN "MOT DE PASSE" MÉRIDIONAL

JACQUES BENETIN et RENE MARC se sont transformés en joueurs de boules aux allures très méridionales pour évoquer, justement, un écrivain méridional dont les personnages ont souvent « l'assent » et qui s'habille parfois d'un costume vert.

Ces indications doivent vous suffire pour trouver le nom de cet écrivain qui sera le « mot de passe » donné à deviner, dimanche prochain, 1^{er} mai, à 10 h et 11 h 10, aux auditeurs de Radio-Luxembourg et Radio-Monte-Carlo. Ceci au cours de l'émission « Le mot de passe », animée par Jacques Benétin, René Marc et Françoise Dorin, qui permettent aux candidats interviewés dans une ville chaque fois différente de gagner (pour celui qui devine ce mot de passe) les 500 NF offerts par les biscottes Prior. Peut-être serez-vous celui-là ?

Jeudi, Jacques Benétin et René Marc avaient mimé pour vous « Le renard et le corbeau » et le mot de passe à deviner était le nom de notre grand fabuliste : La Fontaine. Avouez que c'était facile !



IL A FAIT GAGNER
A SES PARENTS
7 500 NF



Voici le jeune Rousseau qui a décidé sa maman, il y a quelques semaines, à acheter régulièrement des biscottes et des biscuits Prior. C'est donc grâce à lui que M. et Mme Lucien Rousseau viennent de gagner 750 000 francs légers.

Rappelons que toute personne visitée chez elle et qui donne le mot de passe de Radio-Luxembourg gagne 500 NF et, qu'ensuite, ayant gagné ces 500 NF, cette même personne gagne de surcroît autant de fois 500 NF qu'elle possède de produits PRIOR, biscottes ou biscuits.

LE CARRÉ MAGIQUE DE MARCEL FORT

	1	2	3	4	5	6	7	8
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								

A PREMIERE vue, mon carré n'a rien de magique. Un simple carré quadrillé en 64 cases (8x8) que vous pouvez facilement tracer vous-mêmes.

Ensuite, le problème consiste, grâce à trois coups de ciseaux bien placés (ni deux, ni quatre : trois exactement), à fabriquer avec ce carré de 8 carreaux de côté, un rectangle de 13 carreaux de longueur et de 5 carreaux de largeur.

Or, miracle !... Alors que : $8 \times 8 = 64$, il se trouve que : $13 \times 5 = 65$. Donc, avec exactement les mêmes éléments de surface, vous avez fait d'un carré de 64 carreaux un rectangle de 65 carreaux. D'où vient ce carreau supplémentaire, apparu tout à coup ?

Si vous ne devinez pas, voyez la solution en page 31... mais, avant, cherchez un peu, tout de même ! Un peu ou... beaucoup ! Sans rancune !

LES MOTS CROISÉS DE "PILOTE" : IVANHOÉ

Horizontalement. — I. Dans les tournois, les chevaliers se les rendaient l'un pour l'autre - Abréviation religieuse. — II. Ce combattant appartenait à un ordre très prisé à l'époque des Croisades. — III. Les soldats, dans leurs campements, faisaient le guet pour la donner à temps.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
I									
II									
III									
IV									
V									
VI									
VII									
VIII									
IX									

— IV. Article - Phonétiquement : l'arme préférée d'Ivanhoé et des chevaliers. — V. L'Angleterre en est une - Abréviation religieuse - Deux lettres de chevalerie. — VI. Note de musique - Certains chevaliers partant pour la Croisade traversèrent entièrement ce pays méditerranéen. — VII. Deux lettres d'Aymer - Deux lettres de Cedric. — VIII. Note - Participe gai. — IX. Ainsi était cuite une bête (sanglier, chevreuil ou autre) pour être servie aux festins chez Cedric-le-Saxon.

Verticalement. — 1. A l'origine, ce terme désignait une expédition menée en Terre Sainte. — 2. Tête de chevalier - Boue dont Dieu, selon la Bible, a tiré l'homme. — 3. Fin d'Ivanhoé. — 4. Qui a trait au raisin. — 5. Les deux visiteurs de Cedric-le-Saxon reviennent de ce pays où ils s'étaient rendus pour combattre les Infidèles. — 6. Note - Possessif. — 7. Ainsi s'appellent, à l'époque d'Ivanhoé, les nobles seigneurs. — 8. Ce qu'est Brian de Bois-Guilbert. — 9. Epoque - On demandait celui de leurs aventures à tous ceux qui revenaient des Croisades.

(Solution page 31.)

UNE FLEUR-OUTIL

AVEC une poignée de clous cavaliers (les pétales), une rondelle (le pistil), un morceau de fil de fer (la tige) et des clous de tapissier (les feuilles), Francis Rudnicki, treize ans, de la gare de Sarreguemines (Moselle), a fait ce joli dahlia qui lui vaut (malgré le léger flou du cliché) un abonnement de six mois à « Pilote ».

Et notre compétition des portraits-outils continue !



TOP ! TOTEM

Bien soutenus par trois cavaliers, les cow-boys blancs du camp d'Any du Far West sont les plus forts mais Bison-Ardent, pas du tout désemparé, malgré les apparences, est le plus rusé. Seul point noir : sa victoire lui coûtera cher ! En quatre coups, les Indiens gagnent et marquent 10 points. Si vous ne devinez pas comment, voyez la solution en page 31.

BISON ARDENT				NOS BISONS			
1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	32
33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48
49	50	51	52	53	54	55	56
57	58	59	60	61	62	63	64
65	66	67	68	69	70	71	72

ATTENTION : TOP ! TOTEM FERA L'OBJET. TRES PROCHAINEMENT. D'UNE EPREUVE DU CARNET DE BORD.

En attendant, Any du Far West et Bison-Ardent vous rappellent que ceux, parmi vous, qui n'ont plus les numéros de « Pilote », ou nous avons expliqué la règle du jeu, peuvent nous écrire : nous leur enverrons s'ils joignent à leur demande une enveloppe timbrée à 0,25 NF et portant leur adresse complète et lisible. Nous vous rappelons aussi que le jeu du « Top ! Totem » est en vente chez les marchands de jouets et dans les grands magasins.

COMME CHAMPOLLION, DÉCHIFFREZ LES HIÉROGLYPHES (XII)

LE NAUFRAGE

(Traduction intégrale)

AU temps de la XII^e dynastie, deux mille ans avant notre ère, un capitaine fit naufrage et perdit son bateau corps et biens. Un pêcheur le recueillit sur sa barque et le ramena en Égypte. Mais, durant toute la traversée, le capitaine ne cessait de se désoler : qu'allait dire les Juges ? L'accuseraient-ils d'avoir perdu son navire par sa faute ?

Pour le consoler, le distraire, le pêcheur lui conta la mésaventure qui lui était arrivée à lui-même :

« J'allais, dit-il, aux mines qui appartiennent à notre souverain. Je partis sur un grand navire : il avait au moins cent cinquante coudees de long sur quarante coudees de large. L'équipage se composait de cent cinquante hommes, tous du pays d'Égypte, qui avaient vu le ciel et la terre et qui avaient le cœur plus hardi que celui du lion.

« La tempête se leva alors que nous étions au large. Elle fit lever une vague plus haute qu'une maison. J'arrachai bien vite une planche pour m'y cramponner. Il était grand temps : le navire disparut avec tout l'équipage. Ma planche, qui flottait, fut portée par le courant jusqu'à une île déserte.

« Trois jours, je restai seul avec mon cœur. La nuit, je gitaux au creux d'un arbre ; le jour, je marchais à la recherche de quelque chose à mettre dans ma bouche. Il y avait de tout, dans l'île : des figues et du raisin, des poireaux et des melons, des baies et des graines, des poissons et des oiseaux. Je fabriqua un allume-feu, je fis un feu et j'offris un sacrifice aux dieux.

« Voici que j'entendis soudain un bruit de tonnerre. Les arbres craquèrent, la terre trembla et j'aperçus un serpent qui s'avancait vers moi. Il était bien long de trente coudees, sans compter la queue, qui mesurait encore au moins deux coudees. Son corps était incrusté d'or, ses yeux étaient de lapis-lazuli et il était encore plus beau de profil que de face.

« Je me jetai à plat ventre devant lui. Il ouvrit sa bouche toute grande et me dit : « D'où viens-tu, pauvre misérable ? Qui t'a amené ici ? Dis-moi qui t'a amené ici ? Si tu ne me réponds sans tarder, tu sauras ce que c'est que de devenir invisible, car je te réduirai en cendres. »

« Et moi, éperdu, presque privé de sens, je répondis : « Je ne sais ce que tu me

dis, Seigneur. Je sais que tu me parles, mais je ne te comprends pas. » Alors, il me saisit dans sa bouche et m'emporta dans une caverne, sans me faire aucun mal, à ma grande surprise. Je restai sur le ventre, prosterné devant lui, et il me dit : « D'où viens-tu, pauvre misérable ? Qui t'a amené ici ? Dis-moi qui t'a amené dans cette île dont les deux rivages sont baignés par la mer ? »

« Alors, dans la posture du suppliant, je lui racontai mon naufrage et lui dis que les vents et les flots m'avaient poussé vers son domaine. « Ne tremble plus, pauvre misérable. Amon-Ra t'a fait aborder dans mon île. Il veut donc que tu vives. Voici : tu passeras ici quatre mois ; puis un navire viendra du pays d'Égypte et te rem-



mènera chez toi. Si tu es brave, si ton cœur est fort, tu reverras ta maison, ta famille. »

« Alors, je me prosternai encore et je m'écriai : « Tu es bon et tu es puissant, ô mon Seigneur ! J'irai trouver Pharaon et je lui dirai ta grandeur. Je te ferai porter des présents, toutes les richesses de l'Égypte, comme on fait pour un dieu. »

« Mais il se mit à rire : « Ne vois-tu pas qu'il y a ici tout ce que je peux désirer ? Je suis, moi, le souverain du pays de Pount, le pays de toutes richesses. Mais saisis-tu ce qui arrivera ? A peine te seras-tu éloigné d'ici que cette île disparaîtra, engloutie par les flots. »

« Je vécus donc quatre mois dans l'île sous la protection du Serpent. C'était une île enchantée, remplie de tous les trésors imaginables. Le Serpent avait soixante-quinze frères et sœurs, tous serpents.

« Il y avait aussi une jeune fille. Comme je m'étonnais de sa présence, le grand Serpent me raconta qu'on l'avait vue sortir un jour d'une étoile tout enflammée. Et moi, je rassaisais mon cœur de toutes ces histoires merveilleuses.

« Le temps passa. Au bout de quatre mois, le navire parut. Tout joyeux, je courus au bord de l'eau et je reconnus ceux qui étaient à bord : c'étaient des marins de mon pays. Quand j'allai trouver le Serpent, mon ami, il me dit : « Bonne chance, bonne chance, pauvre misérable. Va vers ta demeure. Je souhaite que ton nom soit honorablement connu dans ta ville. »

« Alors, je m'allongeai sur le ventre, devant lui, et il me donna des cadeaux : de la myrrhe, des parfums dignes des dieux, du poivre, des fards, des cypres, de l'encens, des queues d'hippopotame, des dents d'éléphant, des levriers, des grands singes à tête de chien, des girafes et toutes sortes de choses excellentes. Je chargeai le tout sur le navire, puis je m'étendis sur le ventre et, prosterné, j'adorai le Serpent. Il me dit : « Voici : dans deux mois, tu arriveras dans ton pays, tu presseras tes enfants dans tes bras et, plus tard, tu iras te rajeunir dans ton tombeau. »

« Alors, je descendis sur le rivage et j'appelai les hommes du navire. Je rendis des actions de grâce au maître de l'île et tout l'équipage en fit autant. Nous partîmes et, le deuxième mois, nous arrivâmes au palais du Souverain. J'entrai dans le palais, je racontai au Souverain ce que j'avais vu et je lui offris les cadeaux que je rapportais de l'île du Serpent. Alors, il fit de moi un de ses serviteurs et me donna de beaux esclaves en échange de mes présents.

« Vois donc, mon capitaine, ajouta le pêcheur tourné vers le naufragé. Nous voici en terre d'Égypte. Fais comme j'ai fait : va trouver Pharaon, conte-lui ton histoire. »

Mais le capitaine naufragé répondit : « Tu prodigues en vain les consolations à un homme perdu. » Car il songeait avec tristesse qu'il n'avait pas rencontré le Serpent magicien ni rapporté les trésors d'une île enchantée pour apaiser son Souverain.

(D'après Contes et Légendes d'Égypte. F. Nathan, éd.)

par Renée PASCAL

(La semaine prochaine, les réponses aux trois premières questions du concours.)

PIERRE BELLEMARE :

ON A SOUVENT BESOIN D'UN PLUS PETIT QUE SOI

Jamais ce proverbe n'a eu plus de raison d'être qu'aujourd'hui. Vous constaterez ici que le fils de l'inspecteur Robillard va se montrer plus subtil que son père. Suivons-les tous deux jusque dans le Midi de la France.



A Marseille, Robillard, accompagné de son fils, s'apprête à prendre le train pour aller à Cannes, chez ses parents.



Les Robillard, père et fils, s'installent dans un compartiment en évoquant des souvenirs. Les avis sont partagés.



Tandis que l'inspecteur Robillard reprend des forces, son fils, lui, ne perd pas une bouchée... du paysage qui défile.



Mais pourquoi prétend-il que le train n'arrivera pas à 6 heures à Cannes ? Qu'a-t-il bien pu voir par la portière ?



PAS D'ACCORD, INSPECTEUR ROBILLARD !

Et vous devriez être très fier de votre fils : un bel avenir de fin limier s'ouvre devant lui. Aucun détail ne lui a échappé. Page 31, il vous expliquera pourquoi vous ne pourrez pas être à 6 heures à Cannes.

JEAN-PAUL ROULAND :

ouvrez l'œil !

VOUS me surprenez au moment où, tranquillement assis dans un fauteuil, je m'adonne aux joies de la musique. Mais attention !... Entre ces deux photos, je me suis livré à quelques petites modifications des lieux, j'ai notamment changé de place ou supprimé 9 objets. Essayez de les retrouver. (Solution page 31.)





DESSINS: **UDERZO** TEXTE: **GOSNIN**

LE GAULOIS

RESUME. — Astérix et Panoramix, le druide, prisonniers des Romains, ont obligé ceux-ci à aller chercher des fraises. Caius Bonus en a assez.



Jacquot le mousse

RESUME. — Le commandant et le Bosco ont été mis en prison par le général Capisto. Jacquot le Mousse est parvenu à s'enfuir et maintenant il veut délivrer ses amis. Mais une sentinelle monte la garde...



(A suivre)



RECORD BATTU

FUSÉES et lance-fusées

Tu t'amuseras pendant des heures avec tes amis à lancer ces vraies fusées. (Modèles réduits en plastique).

COMMENCE TA COLLECTION DÈS AUJOURD'HUI



4 modèles différents, offerts par L'ALSACIENNE-Biscuits.

en Cadeau

et un LANCE-FUSÉE dans chaque paquet de

UNE FUSÉE
LANCE-FUSÉE
dans chaque paquet de
MADELEINETTE L'ALSACIENNE



UNIPRO

RESUME. — Abdou Seye termine maintenant (provisoirement) ses souvenirs (1) et vous fait part de ses projets immédiats. Nous lui faisons confiance pour continuer à défendre nos couleurs... sur son élan!

Les confidences

D'ABDOU SEYE

Après Belgrade, ce fut Athènes où je courus à nouveau les 200 mètres en 20"8. Puis ce fut l'Allemagne, Wuppertal, Dortmund, où, le 11 septembre, je devançai Kauffmann sur 440 yards, en 47 secondes, ce qui équivaut à 46"7 sur 400 mètres.

Est-ce dans l'espoir de faire mieux encore (!) que je m'alignai, le dimanche 20 septembre, au stade Jean-Bouin à Paris, au départ du 400 de la journée de sélection pour France-Suède ? Non, bien sûr, je n'avais pas tellement cette idée, mais... n'en partis pas moins comme un fou : 21" aux 200... 33" aux 300, c'était un véritable suicide, sur cette piste de Jean-Bouin dont je savais fort bien qu'elle est loin de présenter les mêmes « possibilités » que les cendrées scandinaves, allemandes, ou encore celle de Beyrouth.

Et je terminai épuisé... en 47"8 ! Exactement le même temps que lors de mon premier 400, disputé quatre mois plus tôt à Hanovre !

MES FANTAISIES DE FRANCE - SUÈDE

Fut-ce un choc en retour de mon naturel fantaisiste ? Toujours est-il qu'on n'a pas pu me reprocher, une semaine plus tard, « d'être parti trop vite » au 400 et surtout au relais quatre fois 400 de France-Suède ! Le samedi, j'enlevai facilement la première épreuve en 47", après n'avoir vraiment « couru » qu'à partir du dernier virage et... créé un certain suspense parmi le public de Colombes. Le dimanche, au cours du relais, je donnai aux spectateurs des émotions plus violentes encore : sachant qu'il existait une bonne seconde d'écart entre les temps du dernier concurrent suédois et les miens, je pris un malin plaisir à jouer le lièvre de la fable.

Après avoir couru mes 200 premiers

mètres en 24"3 (!), je démarrai, comme la veille, à la sortie du dernier virage, et laissai sur place mon adversaire suédois ! Je commençais malgré tout à « avoir mon compte ». C'était ma quatrième épreuve en deux jours, car une heure avant ce relais mémorable j'avais gagné le 200 mètres (21") et, la veille, outre ma victoire au 400, nous avions battu, avec Delecour, David et Genevay, ce fameux record de France des quatre fois 100 (40" 3/10) dont je vous ai parlé précédemment.

A ce rythme, on a beau être résistant, la fatigue arrive à vous marquer. Je commençai à ressentir une douleur au pied gauche : mon masseur, M. Josié, décéléra une tendinite.

Cela ne m'empêcha point d'aller, les 10 et 11 octobre, en compagnie d'un certain nombre de mes camarades internationaux, participer au meeting international de Rome. Au cours de celui-ci je gagnai les 200 mètres en 20"9, devant le Polonais Foik ; puis, avec Delecour, David et Genevay, nous battions sur quatre fois 100 (en 40" 4/10) les Italiens et les Polonais qui, naguère, nous dominaient couramment dans cette épreuve. Ce qui me fait d'ailleurs penser qu'en travaillant assidûment nos prises de témoins, mes camarades et moi pouvons prendre la 2^e place aux Jeux Olympiques, dans ce relais quatre fois 100, derrière les Américains !

De Rome, nous gagnâmes Beyrouth pour les Jeux Méditerranéens, et là, mon pied gauche recommença à me faire souffrir. Je gagnai néanmoins la finale des 100 mètres en 10"3.

Mais cette fois il ne fallait plus m'en demander davantage. Je sentis qu'il était urgent de m'arrêter.

A ROME : 200 OU 400

Cela dit, allez-vous me demander, quelle est votre distance préférée ? A

laquelle d'entre elles comptez-vous vous attacher spécialement en vue des Jeux Olympiques de Rome : 100... 200... 400 ? Alors, je vous répondrai ceci : je me sens bien sur chacune de ces trois distances, mais celle que je préfère encore, pour l'instant, c'est l'épreuve intermédiaire, le 200 mètres. M. Maigrot, mon entraîneur, pencherait plutôt, lui, vers le 400.

Au reste, il est encore trop tôt pour établir un programme précis. N'oubliez pas que les Jeux débutent fin août ; d'ici là il y aura eu d'autres compétitions, on y verra plus clair. Tout ce que je puis vous dire, c'est que je m'efforcerai, durant cette saison olympique, d'atteindre les objectifs que je me suis fixés sur mes deux distances favorites : 20" 5/10 sur 200 mètres avec virage (record actuel 20"6) et 45"5 sur 400 mètres (record mondial 45"2).

Une chose encore : on m'a souvent demandé, ces derniers temps, depuis que la Fédération du Mali (Sénégal-Soudan) est devenue indépendante, si je participerai aux Jeux Olympiques sous les couleurs françaises. Bien sûr que oui ! En premier lieu, pour une raison bien simple : les organismes sportifs du Mali ne demanderont pas leur affiliation au Comité Olympique International avant 1961 ! Mais je dois trop à la France pour ne pas me féliciter d'une situation qui coupe court à toute équivoque.

Abdou Seye
FIN

Confidences recueillies par Pierre JAVARY.

(1) Voir « Pilote » depuis le N° 11.

UNE AVENTURE DE "L'HOMME A LA VOITURE ROUGE"

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME. — Stephen, « l'homme à la voiture rouge », est arrivé sur « l'Atoll Alpha » avec son ami Claude Perguet pour s'entraîner avec d'autres volontaires, en vue du premier vol interplanétaire.

La réception, en cet univers déconcertant, manque de chaleur et d'aménité.

IV

INCORPORATION DEFINITIVE

Après le discours de l'Epreuve, le Rouquin, que nous savions être à présent notre moniteur, nous fait un signe, à Perguet et à moi. Et, tandis que les cinq autres types quittent la salle du « briefing » par une nouvelle ouverture soudainement apparue dans la paroi de gauche, nous suivons le Rouquin sur la droite, dans une sorte de renforcement entouré de vitrines, pareil à un petit musée. Derrière les vitrines : des masques à oxygène, des paires de godillots qui ont l'air d'être en plomb, une quantité d'appareillages à manettes que l'on sent faits pour être appliqués sur une partie du corps, le ventre, les épaules, le cou ; il y en a qui ressemblent à des cuirasses, d'autres à des jambières.

Et, dans la vitrine qui est face à nous : deux scaphandres complets suspendus par le casque, comme deux monstres que des vampires auraient vidés de leur sang et de leur chair.

Un magasin d'habillement pour sorciers !... et les deux scaphandres nous attendent. Perguet et moi, nous l'avons tout de suite compris.

Le Rouquin fait glisser une vitre de la vitrine, décroche nos uniformes d'habitants d'Alpha, et nous les tend...

— Et surtout, qu'ils vous collent à la peau... interdiction de les enlever, même pour dormir.

— Et pour prendre une douche, alors ? demande Perguet.

— Ici, pas de douche, répond le Rouquin.

Moi, je crois devoir insister...

— Alors, un bain ?

— Pas de bain !...

— Alors, quand se lave-t-on ?

Sous l'étonnement, le Rouquin essaie vainement d'agrandir ses yeux d'albinos...

— Ah ! ça... Est-ce que vous vous croyez au Palm Beach de Monte-Carlo ?... Vous êtes ici pour vous adapter aux conditions de vie que vous trouverez là-haut... Quand croyez-vous que vous vous laverez, quand vous serez à dix millions de kilomètres à la verticale de votre salle de bains ?

Ce bon sens, d'une effroyable logique, commençait à nous ouvrir des horizons auxquels nous n'avions pas songé, et qui n'avaient rien de particulièrement rose. Et je crois bien qu'à ce moment-là, si on avait pu tout plaquer... Seulement voilà, c'était trop tard... On s'était engagé dans une espèce de sens unique qui devait obligatoirement nous conduire jusqu'au fond du guépier. Et nous n'en étions qu'à l'entrée...

Remarque que ce que je te donne comme détails, c'est pour te mettre un peu dans l'ambiance. Mais il faut quand même passer sur les hors-d'œuvre pour en arriver au rôti.

Après le magasin d'habillement, il y a eu le réfectoire-dortoir où nous nous sommes retrouvés avec les autres. On peut d'autant plus assimiler ces deux spécialités que, dans la pièce ainsi désignée, il n'y avait ni tables, ni lits. Pour les tables, ça n'avait guère d'importance, étant donné que le souper se réduisait à deux bonbons fondants qui, paraît-il, renfermaient dans un minimum de volume un maximum de substance vitale : toutes les vitamines de l'alphabet plus les calories dispensées par un repas chez Prunier. En un sens, on n'avait pas à se plaindre... on fai-

sait des économies sur les cure-dents !... Pour les lits, c'est une autre histoire... Un tapis-mousse d'un demi-doigt d'épaisseur à même le carrelage du sol, et, bon gré mal gré, il fallait que ça fasse l'affaire.

Bon !... détails encore que tout cela... Après tout, on peut toujours se détacher de certaines contingences matérielles. Dormir sur la dure, ce n'est pas grave et puisqu'il paraît que les bon-

refermant derrière lui une porte blindée. On n'en finit plus d'entendre des tours de clé dans la serrure monumentale. Quand le cloître est terminé, Perguet et moi qui, jusqu'alors, étions restés plantés au milieu de la pièce comme deux andouilles qui auraient des scaphandres pour enveloppe, nous nous dirigeons vers nos tapis respectifs.

Au même moment, voilà Gueule de

...Tandis que Gueule de Chien atterrit, crâne devant, contre la première paroi qui se présente, les quatre autres se lèvent comme des diables qui sortent d'une boîte...

bons fondants devaient nous donner bonne mine.

Mais c'est l'accueil des autres lorsque nous sommes entrés dans le réfectoire-dortoir !... Là, bonhomme, il faut absolument que je te raconte la scène.

Perguet et moi, nous entrons, ou plutôt nous sommes éjectés dans la carrée par le Rouquin qui nous dit :

— Par ici !...

... Tout en nous donnant entre les omoplates une petite tape amicale à casser les reins d'un cheval... Bon ! on y est ! et les autres, qui étaient déjà allongés sur leurs tapis-mousse, lèvent le nez vers nous.

— Votre place, ajoute le Rouquin, en nous désignant les deux tapis qui restaient libres.

Et il sort de la carrée commune en

Chien — tu te souviens, le type avec des dents en or — qui saute sur ses jambes et vient planter ses bottes, l'une sur le tapis de Perguet, et l'autre sur le mien !

— Dis donc, gars, fait Perguet, ça ne te ferait rien d'essayer tes tartines sur ton propre paillason...

L'autre ne bouge pas plus que l'obélisque sur la place de la Concorde. A mon tour, je m'en mêle...

— Quelque chose qui ne va pas ?

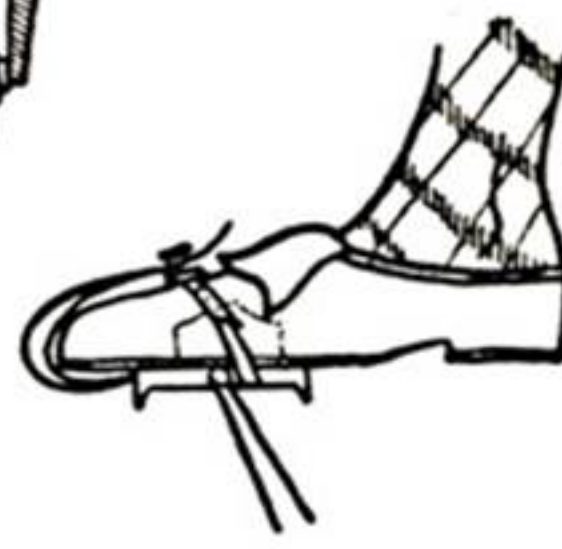
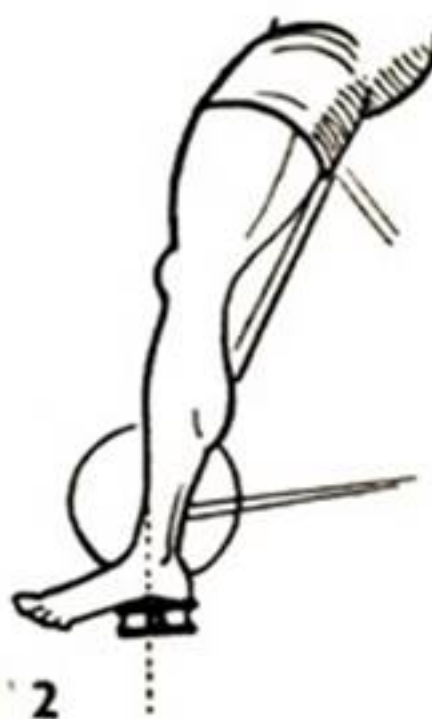
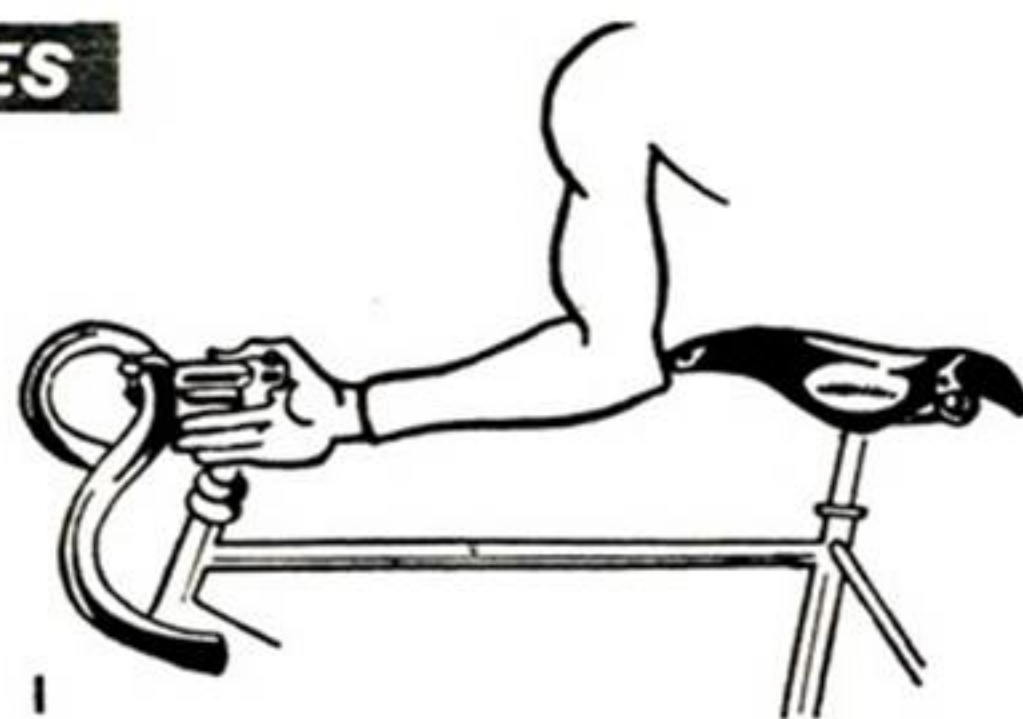
A ma question, les quatre autres se redressent lentement sur leurs tapis mousse. Gueule de Chien, d'une voix qui sort du ventre, répète ma question sur le ton d'une réponse :

— Quelque chose qui ne va pas !

Perguet s'approche du représentant de la race canine :

LES CARNETS DE
ROGER RIVIÈREMES RECETTES
D'ENTRAÎNEMENT

CERTAINS d'entre vous m'ont adressé des lettres très sympathiques, lettres d'encouragement surtout, écrites en fonction du prochain Tour de France. Je les en remercie. D'autres, qui désirent tenter leur chance dans les compétitions, souhaiteraient recevoir des conseils techniques. Le premier de ces conseils, et le plus sérieux, le voici : évitez de produire trop jeune des efforts violents auxquels votre organisme n'est pas habitué ; consacrez-vous à des promenades, livrez quelques sprints à vos amis, mais modérez votre ardeur dans les côtes : les efforts produits en montée éprouvent trop le système cardiaque. Je pense à Paul Zeimes, de Serroing-sur-Meuse, qui m'écrit : « Mes parents m'ont promis un vélo de course si je continue à bien travailler à l'école. Je pourrai donc courir l'année prochaine, quand j'aurai 14 ans. » C'est aller trop vite. Il n'est pas conseillé de « faire le coureur » si tôt. D'ailleurs, les fédérations cyclistes ont fixé à 16 ans l'âge minimum pour obtenir une licence de débutant. Il vous reste les épreuves de non-licenciés, organisées à l'occasion de certaines fêtes, dans les villages : abordez-les avec méfiance car, je vous le répète encore, les efforts produits avant l'âge de quinze ou seize ans risquent de laisser des traces dans votre organisme. En définitive, suivez ma méthode : c'est-à-dire commencez pas des randonnées touristiques, pratiquez la culture physique de souplesse (dix minutes chaque matin), et surveillez votre alimentation. Ceux qui suivront cet entraînement depuis l'âge de quatorze ans, car il s'agit bel et bien d'un premier entraînement, seront en état de gagner des courses deux ans plus tard, à seize ans. Les autres, ceux qui jouent au « spoutnik » aujourd'hui, autour d'un pâté de maisons, risquent fort de déchanter lorsque viendra le jour de leur première épreuve officielle. Croyez-moi, je parle d'expérience.



L'important pour qui désire pratiquer le cyclisme c'est... de trouver la bonne position à bicyclette. Vous souriez ? Vous avez tort. Sachez que certains champions tâtent sans arrêt, et terminent leur carrière sans avoir trouvé la position idéale. Certes, on s'habitue à toutes les positions, même les plus baroques, mais on n'obtient jamais le meilleur rendement sans une position rationnelle, adaptée à la morphologie et aux moyens physiques de chacun.

LA BONNE POSITION A BICYCLETTE

Le premier soin du débutant, avant de se lancer dans les courses, doit donc être la mise en place de son corps sur le vélo. Cette opération nécessite toujours une longue patience, de minutieuses recherches, qui ne cessent pratiquement jamais... car la structure de chacun subit des modifications avec l'âge !

La position à bicyclette gravite autour de trois points : la selle, le guidon, les pédales.

LA SELLE. — Il est conseillé de n'avoir pas un recul de selle inférieur à cinq centimètres. Pour calculer ce « recul de selle », prenez un fil à plomb, faites passer ce fil par le centre de l'axe de pédalier et tirez-le au-dessus du cadre. La distance du rivet central du bec de votre selle à ce fil doit être au moins de cinq centimètres.

GUIDON. — Pour calculer la longueur de votre potence de guidon, appuyez votre coude sur le bec de la selle et tendez votre avant-bras parallèlement au sol (1). Avec le bout de vos doigts, vous devez toucher le centre de votre guidon. Cette règle d'une grande simplicité est observée scrupuleusement par tous les grands champions, de Rik Van Looy à Jacques Anquetil et Louison Bobet. Si vous la respectez, vous respirerez plus à l'aise, vous récupérerez mieux, et vous deviendrez plus adroits.

LA HAUTEUR DE SELLE. — Encore une règle simple et immuable : posant vos

talons sur les pédales, vous devez pouvoir tourner les jambes sans vous déhancher, et pédaler avec souplesse (2).

Ces trois réglages vous donneront une position rationnelle. A vous, selon la longueur de votre torse, de vos jambes et de vos bras, de modifier légèrement, très légèrement, de quelques millimètres seulement, un de ces trois points. Encore une précision : plus votre souplesse de cheville sera grande, plus votre coup de pédale sera « rond », et meilleur sera votre rendement. Pour obtenir cette souplesse de cheville indispensable, l'articulation de votre gros orteil doit se trouver exactement sur l'axe de la pédale (3). Un cale-pied trop profond vous enlève de la souplesse, un cale-pied trop court vous prive d'une partie de vos forces.

MES MENUS...

Il n'est pas question de vous imposer un régime comparable au mien, par exemple. Néanmoins, l'alimentation importe au premier chef pour qui fait beaucoup de bicyclette : c'est pourquoi je vous livre ici une liste que vous lirez avec attention, une liste, et des recommandations d'ordre général :

- 1° Prenez vos repas à heures fixes ;
- 2° Mangez plusieurs fois par jour ; je vous conseille 8 heures, 12 heures, 16 heures et 19 h 30 ;
- 3° Mastiquez lentement (très important) ;
- 4° Buvez surtout hors les repas : inutile, je pense, de vous mettre en garde contre les boissons alcoolisées ;
- 5° Evitez les excitants tels le thé, le café. Réservez-les pour le jour de la course ;
- 6° Evitez la mie de pain ;
- 7° Evitez la viande, et surtout la charcuterie au dîner ;
- 8° Le petit déjeuner sera copieux : imitez les Anglais et leur solide breakfast ;

9° Supprimez les sauces. Voici d'ailleurs une liste d'aliments que je vous conseille d'éviter : Saucisson cuit, charcuterie en général. Porc (côtelette, boudin, andouillette). Pâté. Gibier, sauf le pigeon. Salades vinaigrées (remplacez le vinaigre par du citron). Tous les fromages fermentés. Pommes de terre frites, soufflées. Poissons frits. Ragoûts. Bœuf cuit au pot-au-feu. Navets. Asperges. Civets. Mayonnaise. Epices. Hachis. Soupes.

Avec ce régime de vie, vous serez rapidement en état de commencer un entraînement raisonnable. Mais rappelez-vous que l'entraînement est une préparation et non une compétition. Sauf à l'approche des courses — c'est-à-dire dans un ou deux ans — vous ne forcerez pas exagérément. Si vous vous sentez trop fatigué, ne vous croyez pas obligé de rouler ; imitez les coureurs professionnels qui grimpent parfois les côtes à pied, au début de leur entraînement d'hiver, lorsque la fatigue les assaille.

Enfin, n'oubliez jamais de vous frictionner énergiquement le corps au gant de crin au retour de vos promenades : les bains répétés sont à déconseiller ; la douche est préférable, mais toutes les quarante-huit heures.

Tout ce qui précède constitue, en quelque sorte, l'A.B.C. du cyclisme, mais je me tiens à votre disposition pour vous fournir d'autres conseils. Ecrivez-moi, et je vous répondrai ici même, chaque semaine.

A bientôt les amis.

Rivière

(A suivre.)



— Dis vite, qu'on répare ça !... mon copain et moi, nous serions navrés d'être la raison d'un de tes ennuis.

— Vous êtes arrivés en retard... A cause de vous, il va falloir recommencer ce qu'on a fait aujourd'hui... une plongée dans un trou profond de cent mètres... deux heures sous une pression d'eau à nous faire éclater le crâne... On recommence ça demain à cause de vous... Le directeur l'a dit tout à l'heure au « briefing » : faut qu'on vous le fasse payer !...

— Je pourrais te faire remarquer que ce n'est pas une obligation, mais je me contenterai de te demander comment tu comptes nous le faire payer ?

Et déjà Perguet se tient sur la défensive, les poings serrés au bout de ses bras qui commencent à s'agiter, comme s'il y avait des fourmis dedans.

— Comme ça !...

Et, tout en hurlant ces deux mots, Gueule de Chien lance une droite à tout casser en direction du menton de Perguet. Seulement, sa droite ne casse rien, pour la bonne raison qu'elle n'arrive pas au but. Perguet attrape au vol le bras du type, et le lui fait déguster une de ces projections à lui faire avaler ses dents en or...

Et tandis que Gueule de Chien atterrit, crâne devant, contre la première paroi qui se présente, les quatre autres se lèvent comme des diables qui sortent d'une boîte...

Alors là, bonhomme ! quelle mêlée !

Ecoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

J'ai enfin compris ce jour-là ce que devait ressentir un ballon de rugby pendant un match France-Angleterre !... Et pan ! le Perguet sur la touche, et pan ! le Steph qui sert à transformer un essai... Nous leur avons servi à marquer... moins quinze buts. Notre nez n'avait pas fini de rebondir sur le terrain que c'était au tour de notre nuque d'aller tâter la muraille. Nous ne manquions, du reste, pas de réactions. On sentait bien des coins de chair molle s'aplatir sous nos poings... mais il faut dire ce qui est, les bosses étaient pour nous.

Combien de temps dura le pugilat ? une bonne éternité pour mon goût... Il

y avait belle lurette que mille chandelles dansaient au fond de ma cervelle, quand le massacre s'arrêta soudainement...

Un armistice ?... penses-tu !... Ces brutes-là nous auraient volontiers envoyés passer la nuit dans le coma. Mais une voix nasillarde et hurlante, sortie de partout et de nulle part, de l'épaisseur des murs, semblait-il, se mit à nous assourdir :

— R K 7 et P Z 8... — J'ai oublié de te dire que depuis une heure, nous étions devenus respectivement ces matricules, Perguet et moi... R K 7 et P Z 8, tonnait la voix, vous êtes la cause de troubles graves... Vous semez le désordre, ce qui est ici une faute extrêmement répréhensible.

A mesure que la voix martelait les mots, nous la reconnaissons comme étant celle de l'Eprouvette. Tous, autant que nous étions, nous restions immobiles, stupéfaits, dans des poses grotesques, celles que nous avions lorsque la voix de l'Eprouvette nous avait surpris. Et ces poses ridicules, cette immobilité soudaine, cette voix qui grondait à travers les murs, cet œil invisible dont nous sentions le regard peser sur nous, tout cela était hallucinant et, pour nous qui ne connaissions pas encore la suite, terrifiant.

La voix de l'Eprouvette continua :

— R K 7 et P Z 8, je vous informe que dès demain matin, vous paierez ce manquement à la discipline. Et vous le paierez suffisamment cher pour que votre punition serve d'exemple à vos coéquipiers.

Je ne veux pas l'expliquer, bonhomme, à quel point la voix de l'Eprouvette était devenue glacée. Si ça n'avait pas été une voix, ça aurait été un couperet de guillotine. Je suis certain qu'à ce moment-là, les sept types que nous étions dans la carrée ressentait la même chose que moi : un frisson qui me parcourait l'épine dorsale comme un serpent. Et je les voyais, les autres, qui, comme moi, cherchaient du regard, le long des parois de céramique blanche, l'endroit d'où sortait cette voix...

Et, chose curieuse, cette mystérieuse punition dont nous étions menacés, Perguet et moi, semblait inquiéter tout le monde.

Et la voix de l'Eprouvette poursuivait :

— R K 7 et P Z 8, vous ne sortirez pas, demain matin, de la salle où vous êtes ; vous y attendrez mes ordres.

Pour l'instant, je ne veux plus entendre le moindre bruit.

La voix se tut. Chacun regagna son tapis-mousse en silence. Et un instant plus tard, il n'y eut plus que sept corps enveloppés de scaphandres, étendus sur le sol, côte à côte, dans une rigidité de granit.

Toutes sortes de pensées me passèrent par la tête. D'abord, cette injustice à notre égard ! Depuis notre arrivée, l'injustice nous avait pris pour cible... Pourquoi nous punir, nous, Perguet et moi ? Ce n'était tout de même pas nous qui avions déclenché la bagarre...

Puis je me souvenais du « briefing » de l'Eprouvette : « Toutes les notions qui furent jusqu'à présent celles de l'Homme sont à revoir. » Oui, c'est bien cette phrase-là qu'il avait prononcée... Alors ?... quoi d'étonnant à ce que l'injustice fût ici érigée en morale ?... Et puis, je pensais à la façon dont tout était organisé pour nous tendre les nerfs... les panneaux secrets qui servent de portes... les voix qui sortent des murs... et à travers ces murs, la possibilité, pour l'Eprouvette, de nous espionner...

C'est au moment où je pensais à

cela que mon regard accrocha au plafond un trou de la grandeur d'un œil. Ah ! bon... voilà le mystère... il y avait là-haut un objectif de caméra fixé sur nous et qui transmettait nos faits et gestes jusque dans le bureau du directeur.

Je compris à cet instant qu'il n'existait pas, sur l'Atoll Alpha, un seul mètre carré où nous puissions échapper au contrôle de l'Eprouvette.

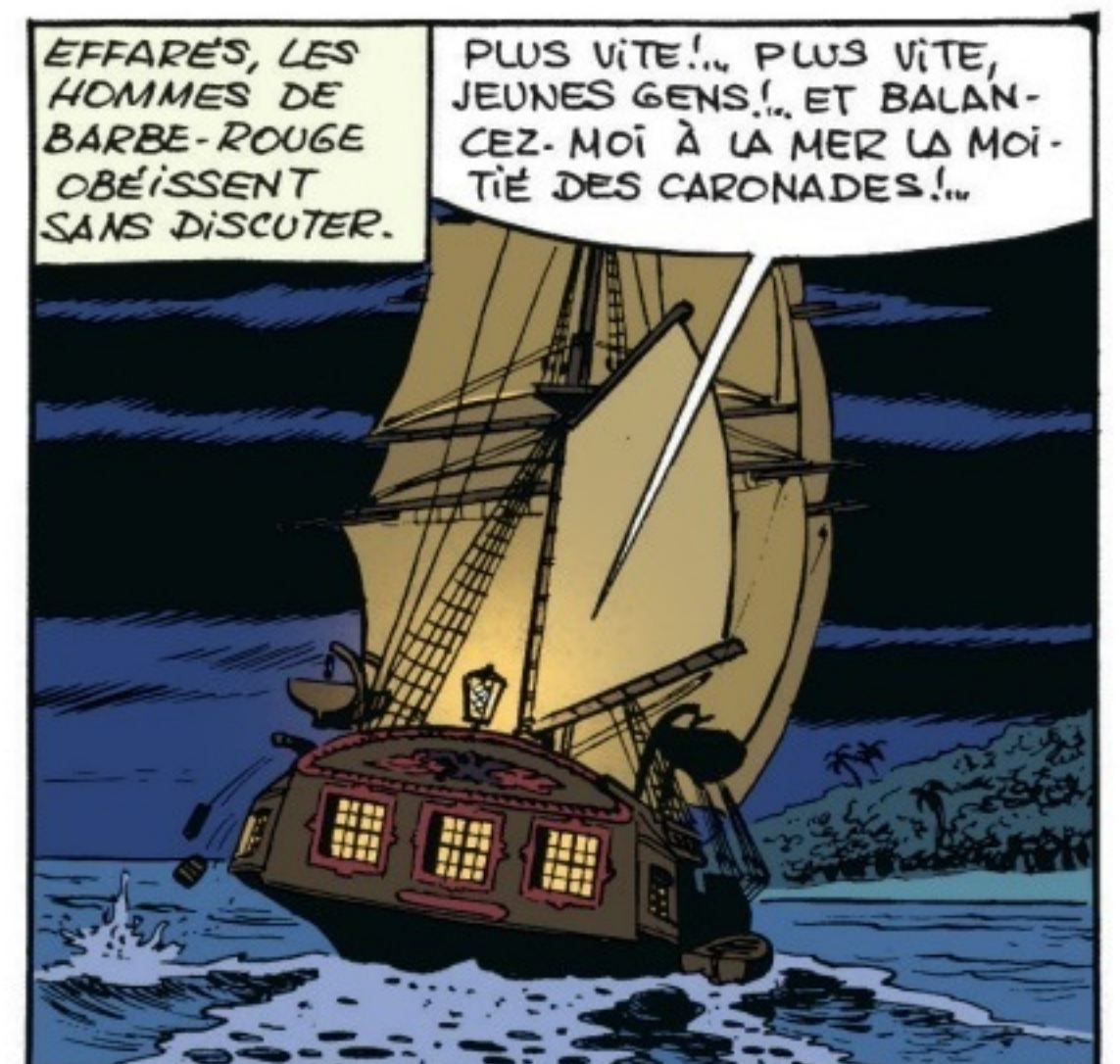
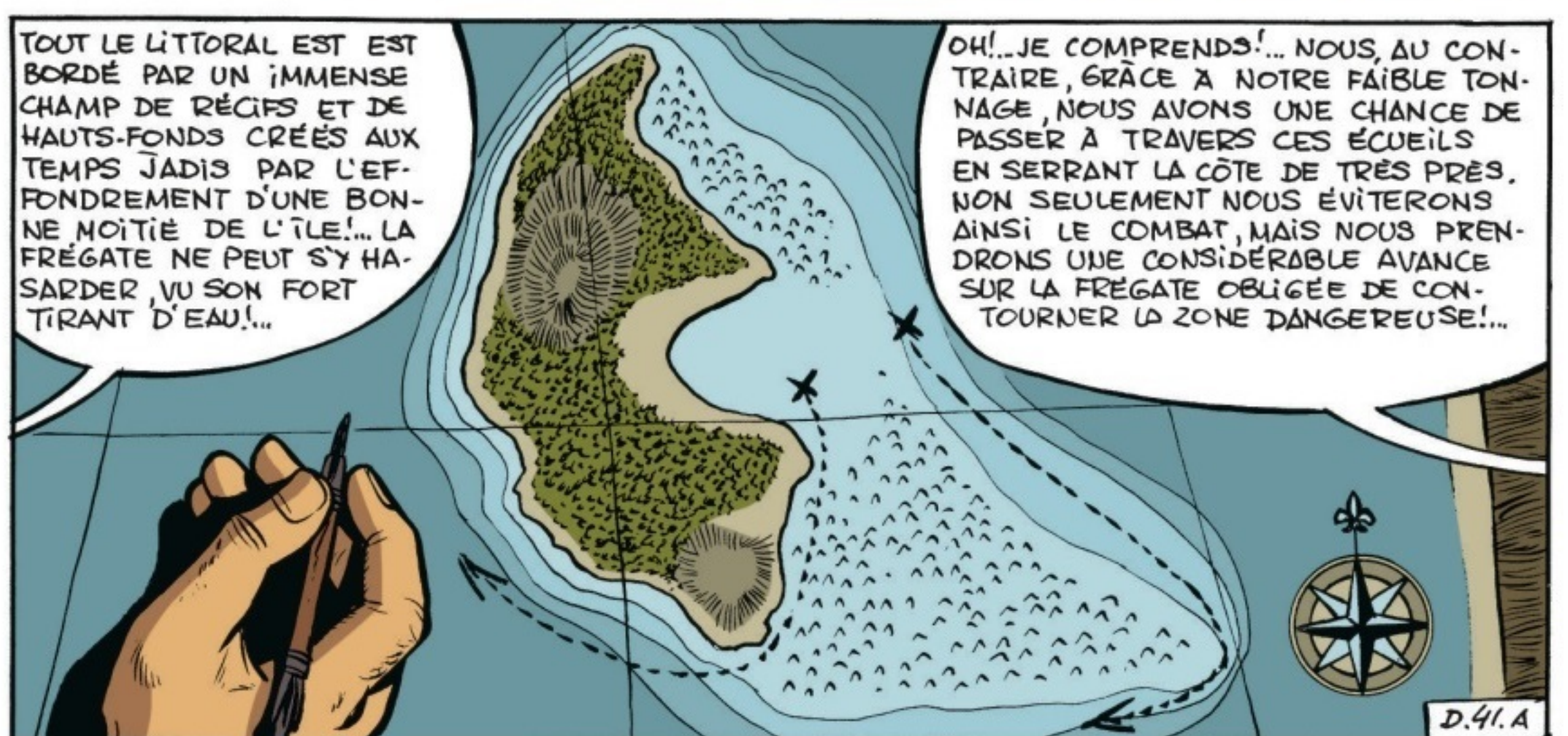
Le frisson que j'en ressentis se transforma en chair de poule, en pensant à la punition qui devait nous être infligée le lendemain, à Perguet et à moi. Quelle serait-elle ?... quelle pouvait-elle être, ici où rien ne se fait comme partout ailleurs ?

C'est en retournant la question dans tous les sens que je finis par sombrer dans l'inconscience du sommeil.

(A suivre.)

LA SEMAINE PROCHAINE :
LA PUNITION

Le DÉMON



des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

TEXTE: J.M. CHARLIER

RESUME. — Bloqués au fond d'une crique par une frégate espagnole, Barbe-Rouge et ses pirates tentent de négocier la libération des otages avec l'ennemi

RÉSOLUMENT, LE "FAUCON NOIR" VIENT EN EFFET DE METTRE LE CAP SUR LA PASSE QUI OUVRE SUR LE LARGE. MAIS, SÎTÔT FRANCHI LE GOULET ET AU LIEU DE CONTINUER SA ROUTE VERS LA HAUTE MER DONT LA FRÉGATE LUI BARRE L'ACCÈS, IL VIRE SOUDAIN ET, SERRANT LE RIVAGE D'AUSSEI PRÈS QUE POSSIBLE, S'ENGAGE DROIT AU MILIEU DU CHAMP DE RÉCIFS QUI PROLONGE L'ÎLE VERS LE SUD-EST. BARBE-ROUGE, LUI-MÊME, A PRIS LA BARRE.



CEPENDANT, LOUVOYANT AU MILIEU DES JAILLISSEMENTS D'ÉCUME, LE "FAUCON NOIR" ZIGZAGUE ENTRE LES ÉCUEILS. À CHEVAL SUR LES BOS- SOIRS BABORD ET TRIBORD, DEUX HOMMES SONDENT LE FOND SANS RELÂCHE TANDIS QU'ACCROCHÉ À L'EXTREME POINTE DU BEAUPRÉ, ERIC SCRUTE L'EAU CLAIRE.

QUINZE PIEDS À TRIBORD... DIX-SEPT!...

ATTENTION!... ROC À FLEUR D'EAU DEVANT!...

BABORD VINGT PIEDS... QUINZE... VINGT... DIX-HUIT!...



AVEC LA RAPIDITÉ DE L'ÉCLAIR ET UNE EXTRA-ORDINAIRE VIRTUOSITÉ, BARBE-ROUGE EXÉCUTE AU DOIGT ET À L'ŒIL LES MOINDRES MANŒUVRES QUE LUI COMMANDE ERIC.



À BORD DE LA FRÉGATE, LA COLÈRE ET LA RAGE SUCCÈDENT À LA STUPEUR.

SANGRE Y FUEGO!... CES CANAILLES SONT EN TRAIN DE NOUS ÉCHAPPER!... LA TÊMÉRITÉ DE CE BARBE-ROUGE EST DONC SANS LIMITES!...

IL SAIT QUE NOUS NE POUVONS LE SUIVRE LÀ OÙ IL VA!...



LA BARRE AU SUD SUD-EST!... NOUS ALLONS CONTOURNER LES RÉCIFS POUR HARPONNER CES GUEUX À LA SORTIE!...

C'EST UN DÉTOUR ÉNORME!... HEUREUSEMENT BARBE-ROUGE N'A PAS UNE CHANCE SUR MILLE!...



EN EFFET, C'EST AU MILIEU D'UN VÉRITABLE MAELSTRÔM D'EAUX TONNANTES QUE LE "FAUCON NOIR" SE DÉBAT, CRAQUANT DE TOUTE SA MEMBRURE, EMBARQUANT D'ÉNORMES PAQUÈTS DE MER... ET, SOUS CE BOUILLONNEMENT LIQUIDE, UN HÉRISSEMENT CHAOTIQUE D'ARÊTES ET DE POINTES AIGÜES MENACE DE TOUTES PARTS SA COQUE VULNÉRABLE.



LE NOUVEAU
STYLO
A CARTOUCHE

**VISOR
Pen7**

se recharge
en **7**
secondes



PUB. J. DE SAINT PHALLE et C^e

Modèle déposé. Pat. 842.174

12 N.F. 50

**VISOR
Pen7**

une cartouche
73 pages d'écriture

ETUI 5 CARTOUCHES

1^{er}

Encore une grande exclusivité "PILOTE"

Avec

FRANÇOIS MONCLA

apprenez le rugby

Nous vous avons déjà parlé de François Moncla dans nos numéros 12 et 26. Après les magnifiques succès de l'équipe de France de rugby à XV, c'est le Moncla chef d'équipe, le grand capitaine, que nous vous présentons. Et, avec lui, tous les « copains » qu'il emmène à la victoire. Grâce à « Pilote », ce grand nom du sport français va devenir pour vous de plus en plus familier. Dès la semaine prochaine, François Moncla va commencer, en exclusivité dans notre journal, à vous initier au rug-

by, ce sport qui fait maintenant rêver tous les jeunes, qu'ils habitent Bayonne ou Lille (voir page 3). Partout, les clubs et les écoles de rugby refusent des juniors, tant les candidats sont nombreux. Grâce à Moncla, vous pourrez quand même apprendre à mieux aimer et à mieux comprendre un sport qui a maintenant, sur les stades et sur le petit écran de télévision, des millions de spectateurs enthousiastes. Merci au nom de tous nos lecteurs, François Moncla ! Et à la semaine prochaine !



Lucien Mias, trop pris par ses études de médecine, a décidé d'abandonner la scène internationale. Il a transmis à son lieutenant, François Moncla (assis), le commandement de l'équipe de France de rugby à XV.

LE rugby français a un nouveau porte-drapeau : le jeune capitaine de l'équipe de France, François Moncla. François n'aime guère qu'on le place ainsi au premier plan. Ses succès, il veut avant tout qu'on les attribue au XV de France tout entier. Il est vrai que le triomphe des tricolores, cette année, dans le Tournoi des Cinq Nations, rejaillit en premier lieu sur cette équipe de bons copains qui aiment lutter, rire et chanter ensemble, sur ce véritable club France qui a fait dire aux spécialistes britanniques

(voir notre n° 26) qu'il constituait « la plus belle équipe que le rugby français ait jamais produite et peut-être tout simplement la plus grande équipe de rugby que le monde ait connue ». Pourtant, s'il ne faut pas oublier les mérites de tous les membres du XV de France, il serait également injuste d'ignorer le rôle capital de François Moncla dans ces succès français.

LA LOURDE SUCCESSION DE MIAS

François, nommé capitaine de l'équipe de France en janvier, contre l'Ecosse à Murrayfield, avait une grande responsabilité. Le capitaine de rugby doit être un grand joueur mais aussi un chef, car c'est lui qui doit préparer moralement les joueurs avant le match, entretenir une ambiance amicale, diriger l'entraînement, mettre au point les tactiques pour battre l'adversaire, et surtout payer d'exemple sur le terrain en étant celui qui commande la stratégie à appliquer. A ce poste de véritable pilote, François Moncla avait une bien lourde succession. Il prenait le flambeau des mains de Lucien Mias, le grand Lucien Mias, celui qui, après la série de défaites de l'année 1957, était revenu dans le XV de France pour le conduire aux plus hauts sommets. Moncla a été digne de son maître.

Sa première participation au XV de France, en 1957, n'avait cependant pas été sans histoires (il vous en parlera). Pour la fameuse tournée en Afrique du Sud, on le rappela.

Un triste honneur au départ, car tout le monde pensait que les pauvres petits Français seraient dévorés par les terribles Sud-Africains considérés, à juste titre, comme les champions du monde de rugby.

Mais, loin de la mère patrie, les tricolores se serraient les coudes, la vie en commun créait une amitié profonde et sincère ; ce n'était pas un quelconque rassemblement d'internationaux, c'était vraiment un club France animé par l'extraordinaire Lucien Mias. Tous brûlaient du désir de suivre son exemple et Moncla plus que tout autre.

C'est ainsi que François se métamorphosa. L'entraînement quotidien lui redonna tout son punch et il acquit, en plus, une autorité et une efficacité nouvelles.

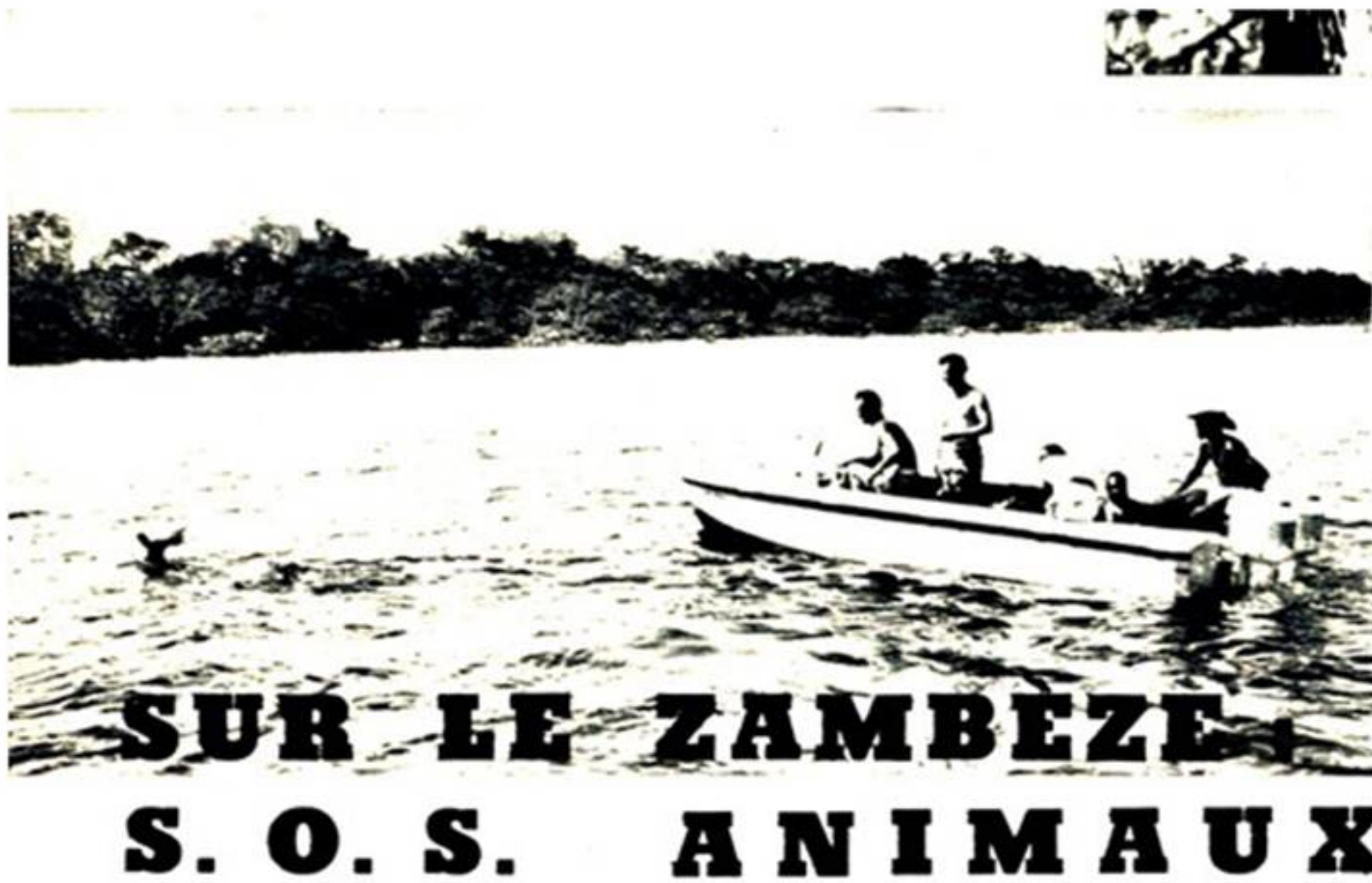


LE CAPITAIN COURAGEUX N'A PLUS DE MOUSTACHES

En Afrique du Sud, François Moncla se métamorphosa, il devint l'avant-aile le plus efficace du monde. En attendant la victoire finale contre les terribles Springboks, il s'était laissé pousser d'énormes moustaches (à g.) qu'il rasa le soir de la victoire (à droite).



... ET DÈS LA SEMAINE PROCHAINE DANS "PILOTE"
LES LEÇONS DE RUGBY DE MONCLA



SUR LE ZAMBEZE S. O. S. ANIMAUX

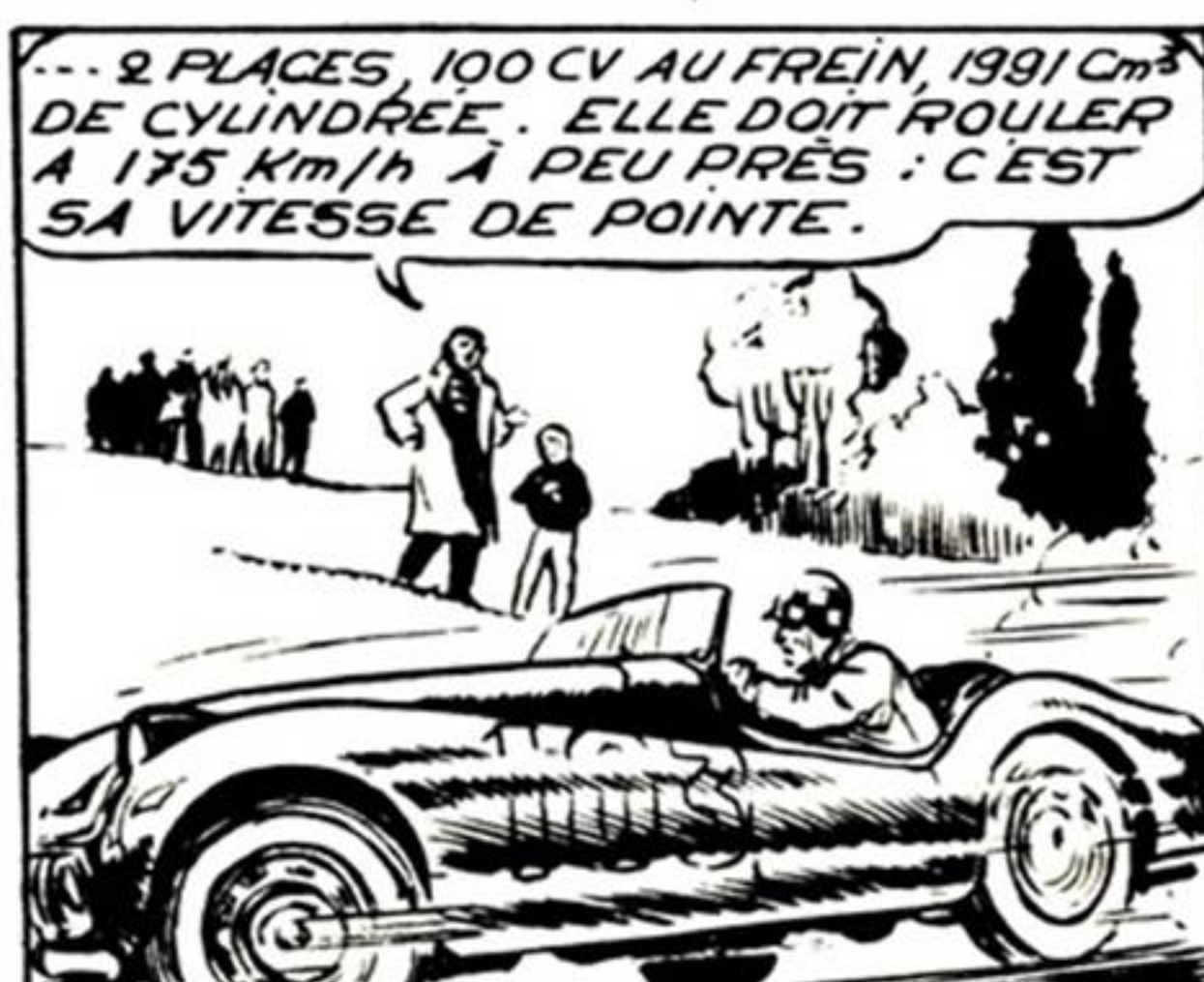


Reportez-vous au moins par la pensée à notre Pilorama « Barrages » Pilote n° 24 : il vous exposait ce qu'il arrive lorsqu'on établit un barrage sur le cours supérieur d'un fleuve. L'eau, retenue par cet obstacle, s'accumule peu à peu pour former un lac artificiel. C'est très exactement ce qui s'est produit, en Afrique orientale, derrière le barrage de Kariba établi sur le Zambèze. L'eau montait graduellement, surtout pendant la saison des pluies, de novembre à avril, noyant les terres, les forêts, les savanes. Seuls émergent, pareils à des îlots de plus en plus réduits, de plus en plus rares, les points les plus élevés et c'est là que se réfugiaient, effarés, affolés, les animaux de toutes espèces chassés de retraites séculaires. Les plus forts, tels les éléphants, avaient la sagesse de gagner la terre ferme à la nage. Les autres, toute férocité, toute crainte oubliées dans une commune terreur, se serraient sur des langues de terre qui allaient diminuant. Tous se seraient sans doute noyés, et certaines espèces rares auraient ainsi totalement disparu, si des hommes, Noirs et Blancs, n'avaient décidé de les sauver. Il a fallu, des mois durant, faire en bateau la tournée des îlots, capturer, sans les blesser, des bêtes qui ne pensaient naturellement qu'à fuir et les ramener enfin jusqu'à la terre ferme pour leur rendre la liberté. Chaque animal posait un problème différent : on pouvait laisser nager la grande antilope en avant du canot qui transportait son petit, trop faible pour la traverser ; il fallait enfermer dans un sac la civette griffue et malodorante ; le petit diuker, autre espèce d'antilope, devait être transporté à dos d'homme jusqu'aux tout derniers mètres. Quant au zèbre, c'était, de loin, le rescapé le plus récalcitrant : il ruait et mordait sauvagement ; il fallait l'attacher au bord du bateau, au grand dam de la peinture et même du bois ; et le remorquer ainsi jusqu'à la terre ferme, jusqu'à la liberté. Rien n'a rebuté ces sauveteurs, dont un grand nombre étaient bénévoles. Aux animaux sauvages qui criaient « S.O.S. », ils ont répondu, comme Jean-Paul Steiger aux animaux domestiques : « Présent ! »



JACKO ET LES AUTOS PAX

JACKO FAIT POUR VOUS DES REPORTAGES SUR LES VOITURES QUI ONT SERVI DE MODÈLES AUX PETITES AUTOS PAX DES PAQUETS NORMAL ET FAMILIAL, AUJOURD'HUI...





Le « Castel Nuovo » à Naples. Ce château fut bâti en 1266, par Charles d'Anjou. Il chargea les artistes les plus prestigieux de l'époque d'en assurer la décoration intérieure. La forteresse servit dès lors de palais aux rois qui ne cessèrent d'en renforcer les défenses et d'y apporter des embellissements, notamment cette entrée triomphale (à gauche, en médaillon) que fit construire Fernand d'Aragon. C'est du balcon dominant cette porte que Masaniello haranguait ses partisans.



Philippe IV, roi d'Espagne, de Naples et des Deux-Siciles, né en 1605, succéda à Philippe III en 1621 et mourut en 1655. Il n'était pas méchant, mais ses ministres, et notamment Olivares, gouvernaient plus que lui et contribuaient à lui faire, un peu partout, la réputation d'un tyran.

L'homme qui fit une révolution pour un panier de figes : **MASANIELLO**

La légende s'est emparée de l'histoire vraie de Masaniello et l'a probablement enjolivée. Ainsi, certains ont prétendu que Masaniello était réellement fou; d'autres, dont Alexandre Dumas père, affirment qu'on l'a rendu fou. C'est cette version que nous avons préféré vous donner. Mais l'histoire est rigoureusement exacte.



MILAN, la Sardaigne, Naples et la Sicile restèrent pendant tout le XVIII^e siècle sous la domination espagnole. En 1647, le royaume de Naples était gouverné, au nom du roi d'Espagne, Philippe IV, par un vice-roi, le duc d'Arcos.

La guerre, que menait Philippe IV en Italie contre la France, coûtait fort cher. Aussi, pour emplir les caisses de son maître, le vice-roi de Naples inventa-t-il régulièrement de nouveaux impôts. Un jour, même, il eut l'idée de taxer les fruits, qui constituent pratiquement l'unique nourriture des Napolitains, pendant les mois d'été. Cette brimade fiscale fut à l'origine d'une brève, mais extraordinaire révolution, fomentée par un simple pêcheur, du nom de Thomas Aniello, que le peuple appelait Masaniello. C'est cet épisode que nous vous contons ici.

Après la mort de Masaniello, le duc d'Arcos refusa d'exécuter ses promesses. Le peuple napolitain se révolta de nouveau, mais il ne devait pas tarder à retomber, pour de longues années, sous la coupe du roi d'Espagne.

Masaniello, tel que le représente un dessin exécuté par un Français de passage à Naples, pendant la révolution contre le duc d'Arcos. On dit que la terreur inspirée par le pêcheur napolitain fut si grande que le vice-roi défendit de donner aux enfants le nom de Masaniello. Et cette ordonnance resta en vigueur dans le royaume plus de 200 ans après les événements que nous rapportons.



Masaniello, à cheval, acclamé par la foule napolitaine, le 7 juillet. Cette gravure fut faite d'après un tableau peint par Niccolò Spadaro, contemporain de notre héros et qui fut le témoin oculaire de tous les événements de l'insurrection.

Une scène de marche dans la banlieue de Naples, à l'époque où éclata la révolte déclenchée par Masaniello. Les rues étroites, tortueuses et encombrées de la ville se prêtaient fort bien aux actions d'embuscade.



Au début de juillet 1647, tout Naples s'apprêtait à fêter Notre-Dame du Mont-Carmel. Sur la place des Carmes, deux armées : les chrétiens et les Sarrasins, devaient lutter par jeu à l'aide de longues cannes en roseau. On avait nommé chef des chrétiens un pêcheur de vingt-quatre ans, nommé Thomas Aniello, populairement Masaniello. Or, le 7 juillet, on faisait répéter la manœuvre, quand...



... Un jardinier et un bourgeois se disputèrent, à qui ne paierait pas le nouvel impôt sur les fruits. Un magistrat décida, contre le jardinier qui poussait les hauts cris. Masaniello, s'approchant, déclara que le peuple de Naples était résolu à ne plus payer d'impôts. Le chef de la police dut se retirer sous les huées de la foule, non sans avoir reçu à la tête un panier de figes, expédié par Masaniello.



Le peuple voulait le poursuivre; le pêcheur s'y opposa. Il réunit faux Sarrasins et douteux chrétiens, les divisa en quatre groupes, ordonna à trois d'entre eux d'aller démolir les bureaux de la perception, de brûler les registres et d'annoncer à tous l'abolition des impôts. A la tête du quatrième groupe, il se rendit vers le palais du vice-roi. Celui-ci, le duc d'Arcos, était prévenu par le magistrat.



Lorsque Masaniello se présenta devant le palais en demandant l'abolition de l'impôt sur les fruits, le vice-roi fut d'accord. Le peuple exigea alors la suppression de la taxe sur la farine. Masaniello donna dix minutes pour une réponse. Le délai passé, le peuple se mit en colère. Il enfonça les portes du palais et le pilla. Le vice-roi put se sauver par un escalier dérobé et se rendit au Château-Neuf.



Le duc d'Arcos, à peine arrivé au Château-Neuf, rendit deux ordonnances : l'une abolissait tous les impôts, l'autre accordait à Masaniello une pension de six mille ducats s'il voulait faire rentrer le peuple dans le devoir. Masaniello lut les deux ordonnances aux Napolitains, puis déchira la seconde qui lui était personnelle. Ce fut du délire ! Il fit savoir au duc qu'il se chargeait de l'ordre.



Masaniello, devenu le maître de la ville, ordonna à tous les hommes de Naples, âgés de dix-huit à cinquante ans, de prendre les armes. Deux heures plus tard, 130 000 hommes armés l'entouraient. Alors, le pêcheur vida les prisons ; les voleurs, les faussaires, les assassins furent aussitôt jugés et exécutés. Tous les autres prisonniers furent libérés. Le lendemain, les prisons de Naples étaient vides.



Le vice-roi essaya de tromper Masaniello, mais il avait affaire à un homme exceptionnel. Des troupes marchèrent sur Naples ; Masaniello les écrasa avec ses milices. Le cardinal Filomarino, en grand costume, envoyé en émissaire, vint inviter le pêcheur à venir voir le vice-roi. Masaniello gagna le palais où il exposa les besoins du peuple, assurant qu'on n'en voulait point au roi Philippe IV.



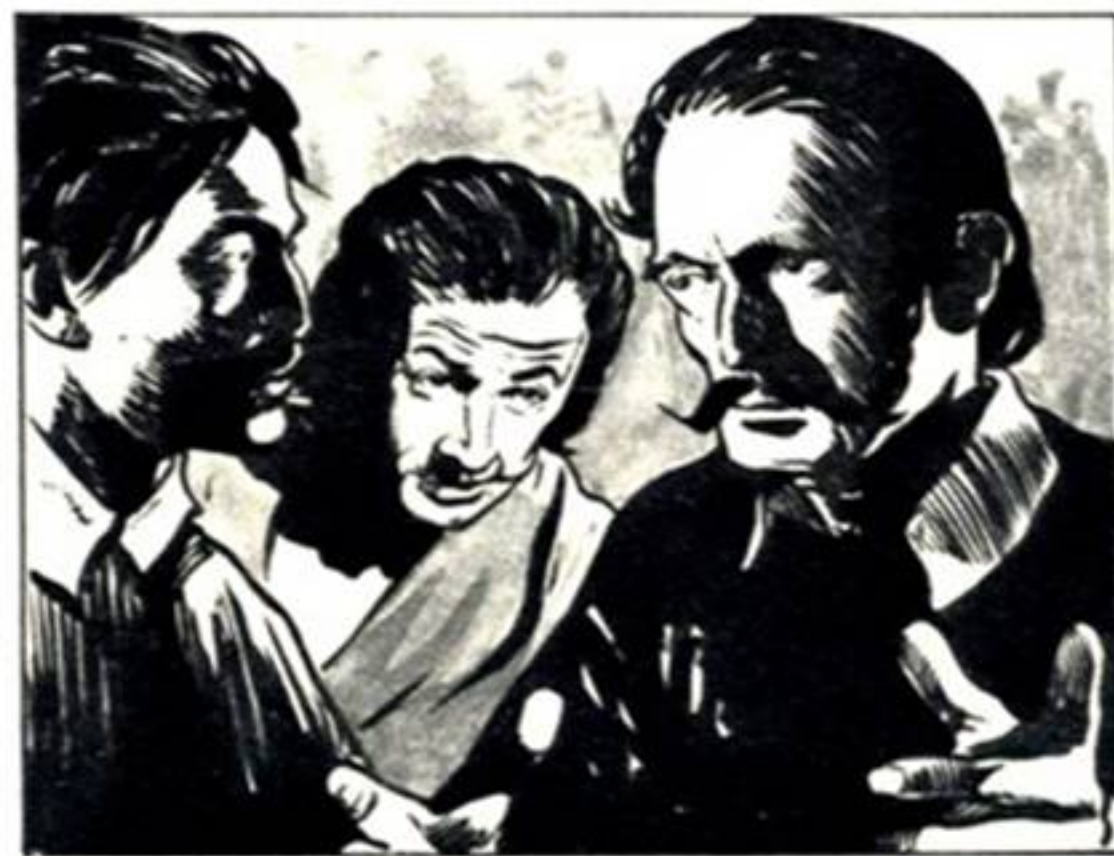
La foule s'impatiait, en criant : « Masaniello ! » Celui-ci dit au vice-roi : « Vous allez voir comme le peuple de Naples est obéissant ! » Il se montra au balcon. La foule se tut. « Je n'ai plus besoin de vous ; que chacun se retire donc sous peine de rébellion ! » La place se vida instantanément. Le duc et le cardinal se regardèrent avec effroi. Sans le savoir, Masaniello venait de signer sa perte.



Le lendemain, on ratifia le traité. Un grand repas eut lieu ensuite au palais du vice-roi. Depuis cinq jours, Masaniello n'avait ni mangé, ni dormi. En arrivant, il demanda un verre d'eau citronnée. Il but d'un trait et aussitôt pâlit. La duchesse d'Arcos lui tendit un bouquet. Par galanterie, il y porta les lèvres mais le rejeta. Au cours du repas, se levant pour boire au roi, il s'évanouit.



Lorsqu'il revint à lui, le pêcheur arracha ses vêtements et, à demi-nu, courut aux écuries, sauta sur le premier cheval qu'il trouva et s'élança dans la rue. « Cet homme a perdu la tête, dit le vice-roi ; en se voyant si grand, il est devenu fou ! » Cependant, Masaniello parcourait la ville au galop, comme un insensé, réclamant de l'eau pour éteindre le feu intense qui lui brûlait la poitrine.



Fou, Masaniello l'était certainement et le resta pendant quarante-huit heures. Le verre d'eau du palais et le bouquet de la duchesse contenaient un poison subtil, destiné à égarer les sens du malheureux jeune homme. Ses yeux brûlaient de fièvre : il avait le délire et donnait les ordres les plus étranges. Déjà, la trahison se préparait. Trois de ses amis, bien payés, se retournèrent contre lui.



Deux jours après, il allait mieux et retrouvait la raison, mais il était trop tard. Il se rendit à l'église del Carmine, le jour même de la fête de Notre-Dame du Mont-Carmel, c'est-à-dire de cette fête dont les préparatifs avaient été à l'origine de l'aventure. On vint lui dire que le cardinal Filomarino l'attendait au couvent pour s'entretenir avec lui d'affaires importantes concernant l'Etat.



Il allait au rendez-vous, quand il s'entendit appeler dans le cloître ! A peine était-il sur le seuil de la porte que trois coups de fusil partirent et trois balles lui traversèrent la poitrine. On se jeta sur lui. Un des assassins lui coupa la tête et la porta au vice-roi, qui la fit jeter dans les fossés. Le corps, traîné dans la rue, sans que le peuple s'en émeut, fut lui aussi jeté dans les mêmes fossés.



Mais le lendemain, les Napolitains, en gémissant, réclamèrent Masaniello. On alla chercher tête et corps, on les rajusta l'un à l'autre. On mit le cadavre sur un brancard. On le couvrit d'un manteau royal ; on lui ceignit le front d'une couronne de laurier ; on lui mit à la main droite le bâton de commandement, à la gauche une épée nue ; et on le promena solennellement dans toute la ville.



Le soir même, il fut inhumé avec les cérémonies qu'on pratiquait pour les gouverneurs de Naples. « Ainsi finit Masaniello, roi pendant huit jours, fou pendant quatre, assassiné comme un tyran, abandonné comme un chien, recueilli comme un martyr et depuis lors, vénéré comme un saint. » Pour la première fois dans l'histoire de Naples, il n'y avait pas eu de vol pendant le règne du pêcheur.

JACQUES LE GALL "L'OMBRE" *contre*

RESUME. — Jacques Le Gall est en danger. De mystérieux individus ont décidé de le faire disparaître.





POUR L'AMOUR DU JAZZ

MEZZ MEZZROW

a découvert le jazz en prison

par
SACHA DISTEL

DES que le jazz connut sa vogue, il fit envie et se propagea à travers les États-Unis, puis l'Europe, séduisant nombre de musiciens blancs. Mais, pour plaire et faire « commercial », lesdits orchestres affadirent le jazz noir. C'est ainsi qu'il y eut des succès considérables au détriment de ce qui fait l'âme même de la musique de jazz. J'aurais mauvaise grâce à critiquer ceux qui furent au firmament à cette époque : on ne peut leur en vouloir. Leur seule possibilité de se faire entendre était de descendre au niveau des auditeurs, lesquels étaient avant tout des danseurs frénétiques.

Mais ce jazz, tout commercial qu'il était, dénaturé, a tout de même fait une bonne œuvre : il a habitué l'oreille du public à quelque chose de neuf.

Hugues Panassié, le critique de jazz par excellence, dit très justement que « la musique est un langage universel, mais chaque peuple, chaque race a tout de même son mode d'expression musicale propre et il n'est pas donné aux autres races de le saisir du premier coup. On n'attend pas des Écossais qu'ils chantent « flamenco » ni des Andalous qu'ils jouent de la cornemuse ».

Bref, malgré ses efforts et tout simplement parce qu'il n'avait pas vécu le « blues » comme le Noir, le Blanc ne faisait pas chanter son instrument de la même manière et jouait sans swing, c'est-à-dire sans la pulsation rythmique propre au Noir.

UNE RÉVÉLATION INATTENDUE

Cela n'empêcha pas cependant des musiciens blancs de faire du vrai jazz. Un exemple : le clarinettiste Mezz Mezzrow. Il est né à Chicago de parents russes juste à la fin du siècle. La première fois qu'on parla de lui, ce fut dans des circonstances peu flatteuses : il se promenait avec un copain dans une splendide voiture en ignorant que celle-ci était volée ! L'ami abandonna le pauvre Mezz sous le nez des agents. C'est ainsi qu'il alla en prison ! Mais grâce à cela il fit ses débuts de musicien : dans l'orchestre des détenus ! Beaucoup de Noirs étaient ses compagnons de cellule et c'est ainsi que, doté d'une oreille remarquable, il découvrit le vrai jazz, le pur. Cette rencontre devait le marquer profondément et, sorti de prison, il devint l'ami des musiciens arrivés à Chicago en provenance du berceau du jazz : la Nouvelle-Orléans. Il devint l'inséparable de Armstrong, de King Oliver — dont nous parlerons plus tard —, de Bessie Smith dont je vous ai parlé la semaine dernière.

Il fut vite le seul clarinettiste blanc capable de jouer aussi bien que les Noirs. Il se fixa à Harlem en dépit des préjugés raciaux.

En 1938, il entreprit de faire revivre le style New-Orléans par le disque... et il y réussit. Dans son livre, les dernières lignes sont consacrées à cet effort :

« Je ne regrette pas d'avoir fait ces enregistrements, écrit-il. Ce sont des jalons dans l'histoire du style Nouvelle-Orléans. Le bouquet, la saveur des anciennes interprétations est là. C'est aux jeunes à les assimiler, à les étudier, les perfectionner encore plus que notre génération qui, pour de multiples raisons, n'a pu le faire. Lorsque cette musique reviendra dans toute sa gloire, comme cela doit arriver, comme elle commence déjà à le faire, ce sera aux jeunes de s'en imprégner jusqu'au fond d'eux-mêmes et de la mener à nouveau dans les verts pâturages... »

Sacha Distel

N.D.L.R. — Mezz Mezzrow a enregistré avec Lionel Hampton (Barclay série Blue Star 12 003, 12 004, 12 005, 6 839 et 6 840).
Voix de Son Maître (FELP 200) a réédité ses disques originaux avec Tommy Ladnier.
RCA 130 219 lui donne comme partenaires Chick Webb et Benny Carter.
Sa tournée européenne de 1951 est évoquée par l'enregistrement Vogue LD 037. LD 017 et LD 123 nous le font entendre avec Sidney Bechet.



MEZZ MEZZROW

DANS MON COURRIER...

Jean Lodts. — Je vous souhaite beaucoup de courage. Les petits polios sont souvent présents à ma pensée car je pense combien il est douloureux de rester allongé à l'âge où l'on aime courir dans tous les sens. Mais patience... et ce repos forcé vous fait aimer la musique plus peut-être que si vous étiez distrait par les mille choses offertes par la vie... Faites prendre patience aux amis de la clinique académique Henri, Gilbert, Jean et Mariette : vos photos arriveront un jour proche.

Françoise Bertrand, Jacqueline Esserméant, Alain de Valence (je n'ai pu lire

vos noms : quelle écriture !) **Jean-Michel Lefranc.** — Les photos viendront. Ce mot est pour vous faire prendre patience.

Gabriel Tellechéa. — Je suis content que vous me parliez de Django Reinhardt qui était un homme remarquable. Le dessin de la guitare est tout simplement ravissant. Vous savez que Django aimait beaucoup peindre ? J'ignore où vous pourrez vous procurer une photo de lui. Peut-être en écrivant à Stéphane Grappelly, son ami, aux bons soins de la maison Barclay, 125, avenue de Neuilly ?



S.O.S. ENTENDUS

De LILIANE HELLIO, (23, rue de la Gouttière, Neuville-le-Château, Seine-et-Oise) :

« Je veux bien prendre Serpolet et je jure que je ne le mangerai pas. J'aime trop les bêtes. Je pense qu'il s'entendra bien avec Blanco, mon cochon d'Inde, Totote, ma poule naine, mes deux tortues et les petits lapins. Mais voilà, j'habite loin, en Seine-et-Oise, à Neuville-le-Château. Si on peut me le faire parvenir, c'est avec plaisir que je recevrais Serpolet. Papa en maman sont d'accord. »

J'étudie la possibilité de l'envoyer Serpolet. J.-P. Steiger.

De LAURETTE GARCIA (41, route de Chennevières, Cailly-Champigny (Seine) :

« Demande à tous les lecteurs de « Pilote » habitant ma région de se mettre en rapport avec moi pour former un club des jeunes amis des animaux ; promets nombreuses réunions et sorties... »

Bravo, Laurette. Il faudra nous tenir au courant des activités du club. J.-P. S.

NOUVEAUX S.O.S.

N° 6. PARIS. — Mme Y.-R. BARILLON, 30, rue de Bourgogne, Paris (7^e), doit placer d'urgence une petite chatte de trois mois, tigrée, douce et propre.

N° 7. SEINE. — Michel ROGERIE, 106, rue du Monument, à Champigny, a gagné, à la foire, un canard très gentil qu'il a apprivoisé mais qu'il ne peut garder dans son appartement. Quel lecteur de « Pilote » pourrait l'adopter, en promettant, bien entendu, de ne jamais le manger ?

N° 8. SEINE. — Mme CANTINI, 27, rue Victor-Basch, au Perreux, devant s'absenter, désire placer un gentil chien, très sage et propre.

N° 9. SEINE-ET-OISE. — Roland COLIN, 16, avenue Gay-Lussac, à Coubron, doit placer plusieurs jeunes chatons auxquels il cherche de bons maîtres.

N° 10. ORNE. — José SANNIER, cité Salvert, au Theil-sur-Huisne, doit placer plusieurs chats d'âges différents, ayant démenagé dans un H.L.M. où les animaux sont interdits.

A VOUS LES CLUBS

“VOTRE” JOURNAL

DIX NOUVEAUX CLUBS

CLUB DE MONVILLE. — Président : Gérard Fougère, 7, rue du Colonel-Raynal, Monville (S.-M.).

CLUB DE MONTBELIARD. — Président : Louis Wignou, 37, rue du Château, Montbeliard (Doubs).

CLUB DE LORRIS. — Président : Philippe Claude, 16, place Victor-Hugo, Lorient (Loiret).

CLUB JEAN-MERMOZ. — Président : Gérard Contremoulin, 8, rue Jean-Racine, Saint-Etienne-du-Rouvray (S.-M.).

CLUB DE POILLY-LEZ-GIEN. — Président : Alain Mignard, La Ruellée, Poilly-lez-Gien (Loiret).

CLUB « LE CANCAN ». — Président : André Ollieu, 36, rue Charles-Montaut, Villeurbanne (Rhône).

Une autre suggestion : entre clubs, adressez-vous donc des messages en hiéroglyphes !

CLUB DE SORAC-EN-PERIGORD. — Président : Alain Scholly (Dordogne).

CLUB « LES VAILLANTS ». — Président : Raymond Jaby, 8, voie nouvelle, rue des Castors, Chelles-la-Ville-Neuve (S.-et-M.).

CLUB DE LA RUE QUINQUAULT. — Président : Joël Bellein, 11 bis, rue Quinquault, Paris (15^e).

CLUB DE GREZ. — Président : Jean-Jacques Quillet, 37, rue Gabetta, Grez (S.-et-M.).

SOLUTIONS DES JEUX DES PAGES 18-19

OUVREZ L'ŒIL !

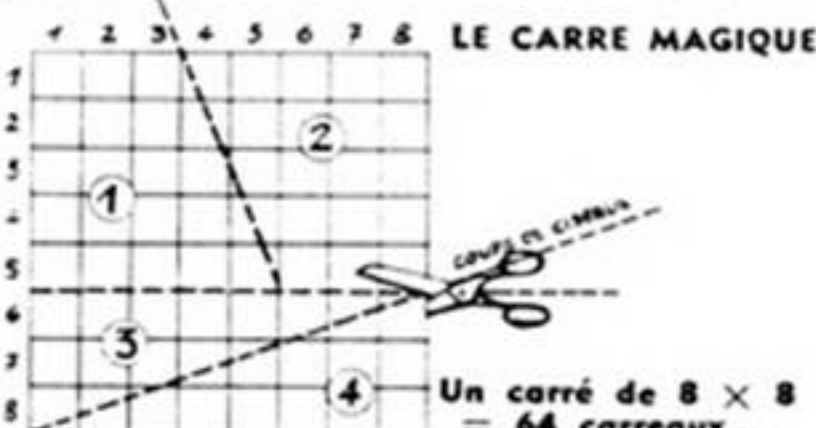
Devant le poste de radio, deux objets ont été changés : l'abat-jour a été déplacé, le fauteuil de gauche a été déplacé, le haut-parleur a été retourné, le porte des pantoufles à la place des chaussures, le disque a été changé, le cendrier en forme de cœur a disparu, le coffret à cigarettes a été retourné.

L'INSPECTEUR ROBILLARD :

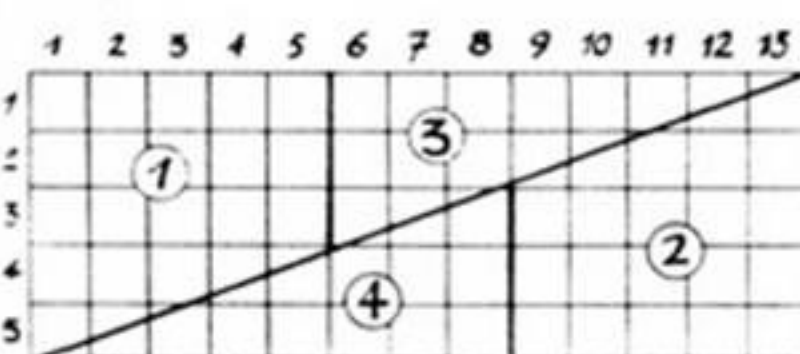
Le jeune Robillard a remarqué que la mer se trouvait à gauche du train en marche. Or, si ce train allait de Marseille à Cannes, la Méditerranée devrait se trouver à sa droite et, sur la gauche, le jeune Robillard ne devrait voir que la campagne. Donc l'inspecteur s'est trompé de train et son père l'attendra en vain à 6 heures à Cannes.

LES MOTS CROISÉS : « IVANHOE » :

Horizontalement. — I. Coup - Ste. — II. Chevalier. — III. Alarme. — IV. LE - EP. — V. Ile - St - LR. — VI. Si - Italie. — VII. AM - EC. — VIII. Do - Ri. — IX. Entière. Verticalement. — 1. Croisade. — 2. CH -



... donne un rectangle de 13 x 5 = 65 carreaux !



En fait, c'est faux !

En réalité, les angles des coups de ciseaux donnés en diagonale pour fabriquer les deux trapèzes ne coïncident pas aux angles des coups de ciseaux donnés pour fabriquer les deux triangles. Si vous ajustez très exactement les triangles et trapèzes, voici ce que ça donne (en exagérant un peu pour bien vous le montrer) :



Ainsi, la fausse diagonale du nouvel assemblage est, en réalité, un très étroit parallélogramme dont la surface correspond à ce fameux 65^e carreau mystérieusement apparu lorsque le carré s'est transformé en rectangle. Donc, la première solution donnée est fautive et le problème posé est impossible à résoudre mais avouez que ce « truc » vous a amusés et amusera vos amis !

Pilote

SOCIÉTÉ D'ÉDITION PILOTE

Rédaction et Administration :

30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél. : CENTral 19-10 - CENTral 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE

Directeur général : J. HEBRARD

Rédacteur en chef : R. JOLY

Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY

ABONNEMENTS

France et Communauté française	Étranger
3 mois... 9,80 NF	11,00 NF
6 mois... 19,00 NF	21,60 NF
1 an... 36,40 NF	41,60 NF

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

« SIREP », 35, avenue Wolvendael,
BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

6 mois... 216 FB

1 an... 416 FB

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : ÉDIFRANCE,

30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTral 12-75,
13-30, 16-99.

Pour ta collection **Heller**

BREGUET ALIZÉ

92 pièces

EN VENTE PARTOUT
NF 14,70

NOMBREUX DISPOSITIFS
MOBILES

Heller les plus belles
maquettes françaises

POUR DEMANDER VOTRE « CARNET DE BORD »

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris 2^e.

Pilote

présentent

RADIO-LUXEMBOURG



ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Zappy et l'amiral Tudreuil se trouvent à bord du sous-marin « La Baleine » d'où la torpille électronique doit être lancée. Rudolf Muller doit essayer de la saboter.

par St JULLIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



EXCLUSIF LES LEÇONS DE RUGBY DE MONCLA

Pilote

N° 28
5 MAI 1960
Deuxième année
0,80 NF

Revue 6 34 8

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

NOTRE GRANDE ENQUÊTE

**LES DERNIERS INDIENS
VONT-ILS DISPARAITRE ?**



Avant la finale de la Coupe de France

KOPA : "ST-ÉTIENNE A LES MEILLEURES CHANCES"

Oui, notre grand Kopa est toujours avec nous, avec vous, lecteurs. En exclusivité dans la presse de langue française, il nous a réservé cette lettre qui vous fera comprendre la défaite de Reims devant Monaco, et vous dira ses pronostics pour la finale de la Coupe de France de football. Merci de ne pas oublier « Pilote », Raymond Kopa!



toujours gagner, et il est juste que d'autres aussi goûtent aux joies du succès. Celui de Monaco, en Coupe, a été légitime. Car même si, à Colombes, le 24 avril, nous avons dans l'ensemble « mené le jeu », nos adversaires se sont assurés plus d'occasions de buts que nous-mêmes. Et ce fut justice, en somme, qu'ils réussissent à marquer à l'arraché, deux minutes avant la fin, ce second but, décisif, qui a ouvert les portes de la finale à mon camarade du onze de France, Raymond Kaelbel et à ses équipiers.

Je ne veux chercher aucune excuse à cet échec. Mais il est bien certain que nous n'avons pas abordé cette demi-finale de coupe dans les meilleures conditions. Voulez-vous me dire quelle attaque au monde n'accuserait pas le contre-coup de l'absence, dans le même temps, de deux grands joueurs comme Just Fontaine et Roger Piantoni? Ceci, d'ailleurs, sans que soit mise en cause la valeur de leurs jeunes remplaçants Biernat et Bérard. Au fait... mettez-vous à la place de ce dernier : jusqu'au matin du match, on avait espéré que Roger Piantoni pourrait jouer, ce qui a contraint Bérard à livrer cette demi-finale au pied levé, sans la concentration et la préparation indispensables pour de tels matches...

LE PRESTIGE EST FATIGANT

Et puis, il faut bien dire qu'en cette fin de saison notre équipe tout entière subit une fatigue très normale. Aux très nombreux matches de championnat, de coupe et « amicaux » qui nous obligent chaque fois à mettre un prestige en jeu, s'ajoutent, pour beaucoup d'entre nous, toutes les rencontres de l'équipe de France... Cela, croyez-moi, finit par peser dans les jambes et aussi sur l'influx nerveux lorsque arrivait la fin d'avril.

A ceux d'entre vous qui étaient à Colombes lors de cette demi-finale de coupe, et qui ont pu juger combien se faisaient sentir les absences de Justo et de Roger, je dirai : « D'accord... mais nous... les internationaux, Vincent, Muller et moi, avons-nous vraiment été en mesure d'aider Biernat et Bérard à faire oublier Fontaine et Piantoni? » Non, n'est-ce pas... Si nous avons, ce jour-là, dans l'ensemble, mené le jeu grâce à notre style collectif, nous n'avons pu le faire à un rythme assez accéléré, assez mordant, pour contrarier décisivement, en coupe, une réplique aussi solide et résolue que le fut celle de Monaco. Voilà tout...

Et maintenant, je sens que vous allez me demander mon pronostic pour la finale du

15 mai. Alors, là, vous m'embarrassez beaucoup! D'abord parce que j'ai d'excellents amis dans chacune des deux équipes, à commencer par mes deux anciens coéquipiers rémois, Léon Glovacki à Saint-Etienne et Michel Hidalgo à Monaco...

CE CHER VIEUX GLOVACKI...

Mais enfin, ce n'est pas une raison pour m'esquiver! Alors, voilà : si Monaco battait Saint-Etienne, nous aurions, mes camarades et moi, la satisfaction — toute platonique, mais c'en est une! — d'avoir nous-



Si les Reims ont perdu, le 24 avril, à Colombes, c'est peut-être parce que deux de leurs meilleurs joueurs, Just Fontaine (sur la civière) et Colonna, étaient sur la touche.

mêmes été éliminés par les vainqueurs de la Coupe... Et pourtant, voyez-vous, j'ai le sentiment, ou plutôt l'impression, que Saint-Etienne possède les meilleures chances, grâce à son excellent style d'ensemble — vous savez que c'est un détail auquel je tiens! —, à son équipe de footballeurs jeunes et pleins de talent ayant noms Ferrier, Herbin, Peyroche, Tylnski, Coinçon, Bordas... Sans oublier, bien sûr, les moins jeunes, n'est-ce pas, cher vieux Léon Glovacki!

[Signature]

TEL PERE, TEL FILS

De Michel FAIZANT, à Ruell-Malmaison (Seine-et-Oise) :

« Je vous envoie un article sur les chats, ainsi qu'un dessin. Je m'appelle Michel Faizant. Mon père est dessinateur et reçoit

Pilote parce qu'il est parrain. J'espère que mon article vous plaira. »

Bien sûr, Michel. Le voit d'ailleurs, accompagné du dessin. Tant pis si papa n'est pas content!

NOS AMIS LES CHATS

par Michel FAIZANT

Il y a plusieurs sortes de chats. J'ai de gros matous, malpolis et rondouillards, pleins de balafres, la queue toute pelée, et avec des moustaches qui pendent et balaient le sol en soulevant une poussière noire et malsaine. J'ai heureusement la chance d'avoir de petites chattes élégantes, fines, racées, qui, tous les matins, se lèchent le poil ou s'épilent la moustache. Quelquefois, dans mon jardin, je marche sur une chose molle et douce. C'est un petit chaton, les yeux mi-clos; il se promène, les moustaches raides comme des radars.

« NORD-MATIN » NOUS ECRIT

De Jean GUITTON, directeur régional du grand quotidien « Nord-Matin » à Douai, cette coupure de son journal :

« Nombreux sont, dans la région, les jeunes lecteurs du passionnant magazine Pilote. Un jeune Douaisien, Alain FREMERY, 14 ans, demeurant 5, rue de la Comédie, serait désireux de rassembler tous les amis de Pilote en un club qui organiserait des rencontres, des jeux, etc., en collaboration avec Nord-Matin. »

Tous les jeunes intéressés par cette offre peuvent donc utilement se mettre en rapport avec Alain FREMERY ou Nord-Matin.

ON DEMANDE DES SOUS-BOCKS

Du Grand-Duché de Luxembourg : « Quel est le prix d'une petite annonce comportant le texte suivant : Garçons 13 ans cherchent échanger sous-bocks. Dr Kelschbillig, 2, square A.-Meyer, Luxembourg. » ?

Pilote n'a pas prévu de rubriques payantes pour ces annonces, mais c'est bien volontiers qu'il publie celle-ci gratuitement, par sympathie pour les collectionneurs à qui il consacrera bientôt une rubrique régulière.

UNE SOLUTION : L'ALBUM

De Mme M. HUET, à Saint-Denis-sur-Scie, par Auffay (Seine-Maritime) :

« Mon fils Guy voudrait s'abonner à votre revue. Mais, en pleine année, ce n'est pas facile car beaucoup d'histoires sont en cours. A partir de quel mois (même en arrière) me conseillez-vous de faire partir un abonnement de 6 mois? »

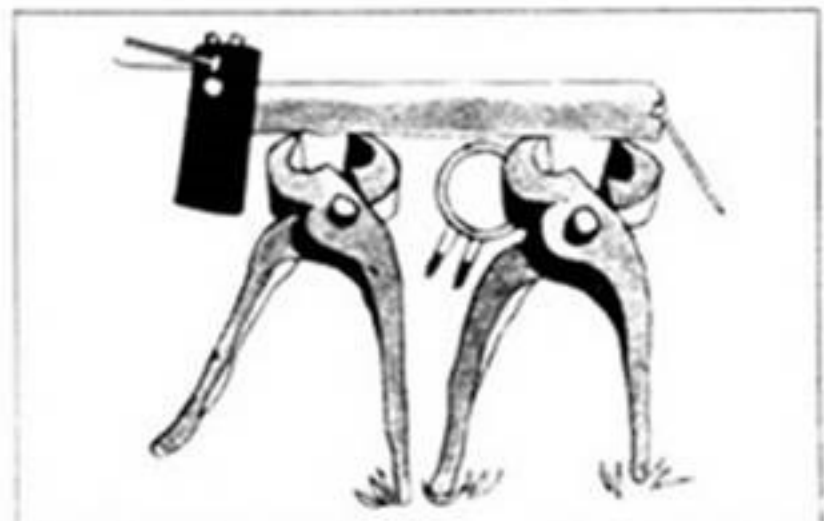
Procurez-vous en librairie notre premier album, qui contient les numéros de 1 à 13. Vous les paierez ainsi 7,50 NF au lieu de 10,40 NF, si vous les commandez à notre siège. Et abonnez-vous à partir de cette semaine, en nous demandant les numéros de 14 à 27, qui vous seront adressés aussitôt.

UNE VACHE A LA PICASSO

De Robert P... (Aube) :

« Je suis vivement intéressé par votre journal. Si je pouvais le lire souvent, je serais enchanté, mais comme je suis de l'Assistance publique, je ne peux pas m'abonner sans argent. Donc j'ai décidé de faire le petit jeu « Le Portrait-Outil ». Comme je n'ai pas d'appareil à ma disposition, j'ai fait un dessin. Pour le construire, je me suis servi de : 2 clous (les cornes, la queue), 2 clous cavaliers (oreilles), un marteau (corps et tête), 2 tenailles (pattes), 1 anneau (pis), 2 vis (mamelles) et 1 agate (œil). »

Un ami de notre rédaction, peintre de grand talent, auquel nous avons montré cette lettre et ce dessin, qui évoque les animaux de Picasso, offre un abonnement d'un an à Robert. Pilote continue à respecter la règle du jeu : seules, les photos peuvent concourir. Rappelons-le à tous nos lecteurs qui persistent à nous envoyer des dessins.



L'écorché du Mirage III, publié dans notre dernier numéro, nous a été aimablement communiqué par notre excellent confrère Aviation-Magazine. Les photos de ce numéro sont signées :

Atlantic Press * Aviation-Magazine * Presse-Sport * L'Espresso * Frouval * Match * P. Guillaume * René Pari * A.F.P. * A.D.P. * A.G.I.P. * Roughol *

ON NE PEUT PAS TOUJOURS GAGNER

Vous devez vous demander quel a été le sentiment de mes camarades du Stade de Reims, et le mien, à la suite de notre défaite devant Monaco, en demi-finale de Coupe de France (2-1). Certes, il n'est jamais réjouissant d'être éliminés, surtout lorsqu'on arrive aussi près du but : vous savez que nous avions le secret espoir, cette saison, de réussir pour la deuxième fois le doublé Coupe-Championnat; voilà cette perspective envolée!

Cela dit, voyez-vous, nous nous sommes fait une raison : on ne peut pas tout ni

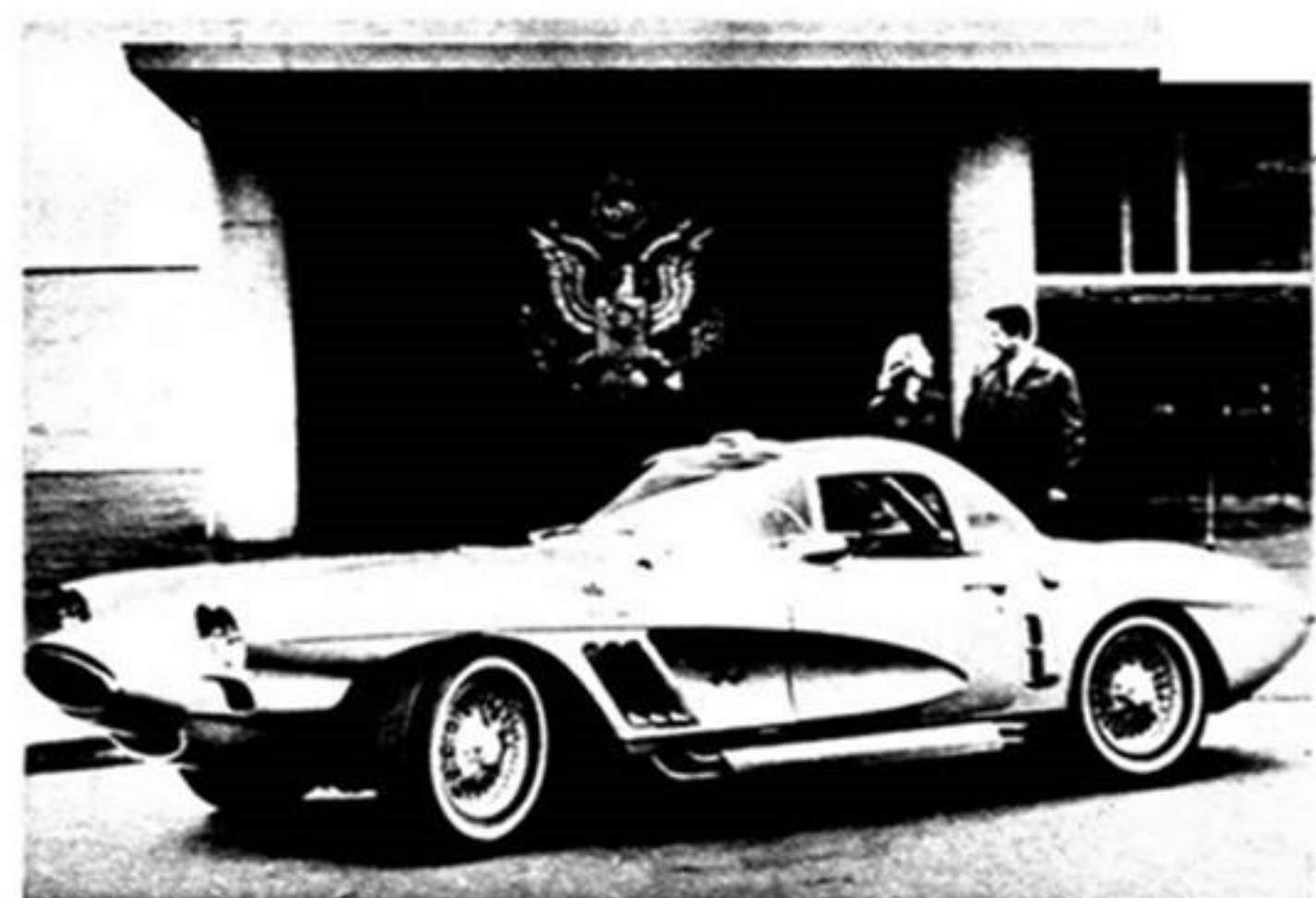


UN SAUVETEUR DE 10 ANS DÉCORÉ

La Société Centrale de Sauvetage a tenu, dimanche, sa 94^e assemblée générale, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, à Paris. Au cours de cette cérémonie, un jeune héros a été décoré de la médaille de sauvetage : Daniel Le Roux, 10 ans (ci-dessus, avec Florent Mornet, des Sables-d'Olonne). Fils d'un employé de l'E.D.F., à Gennevilliers, Daniel a sauvé son père qui se noyait, l'été dernier, au large de Saint-Michel-en-Grève. Nageant depuis un an à peine, il l'a ramené au rivage et a pratiqué la respiration artificielle. Bravo!

UNE VOITURE FUTURISTE AU SALON DE NEW YORK

Cette automobile de rêve est la XP 700 Corvette, dernière-née des usines Chevrolet, pour les modèles « Sport ». Présentée au Salon de l'Auto de New York, c'est une deux-places, très basse sur roues, avec cockpit entièrement vitré rejoignant le pare-brise panoramique. L'intérieur reste climatisé par de l'air conditionné. Une voiture qui n'est pas à la portée de toutes les bourses...



un million de Signatures

POUR INTERDIRE LA CHASSE A COURRE !



Le docteur Fernand Méry, président des Amis des Bêtes et parrain du « Carnet de Bord », veut, avec votre aide, obtenir l'interdiction de la chasse à courre. Lorsqu'il aura un million de signatures, il pourra enfin obtenir gain de cause : déjà, l'hebdomadaire « Point de Vue - Images du Monde » l'appuie dans son effort, mais il a grand besoin de vous tous. « Jadis, la chasse à courre avait son importance, nous a-t-il dit, mais il est impensable que, de nos jours, soit pratiqué ouvertement ce sanglant amusement... »

« J'ai décidé de mobiliser toutes les bonnes volontés et j'ai besoin de vous, les jeunes, qui aimez les bêtes. »

« J'ai, dans mes dossiers, des milliers de témoignages, des centaines d'histoires horribles à vous raconter. Mais, grâce à vous, je pourrai agir. Nous ne pouvons plus tolérer que l'on martyrise les bêtes. Il faut les protéger contre les hommes et vous allez nous y aider de toutes vos forces. »

« Alors, bonne chasse aux signatures, et merci pour les milliers de bêtes que vous allez sauver... »

UNE bande de voyous armés de bâtons et de pierres poursuit un chien dans la rue... Ils sont dix, quinze, puis vingt qui poussent des cris, coupent la retraite de la bête traquée, l'encerclent, inexorablement, gourdins haut brandis...

Adossé contre un mur, haletant, la langue pendante, le chien attend, sur la défensive, prêt à mordre, à vendre cher sa peau. Soudain, c'est la ruée, la curée...

Vous êtes témoin de cette ignoble scène. Que faites-vous ? Aucune hésitation, n'est-ce pas ? vous retroussiez vos manches et vous rentrez « dans le tas », les poings en avant ; car vous aimez les bêtes.

Maintenant, écoutez cette seconde histoire dont nous vous garantissons l'authenticité.



Ils peuvent être fiers ! La bête innocente, traquée, pourchassée, massacrée, est morte !

La scène se passe dans la forêt de Dreux, à une cinquantaine de kilomètres de Paris... Le jour se lève à peine. Silencieux, vêtus de leur habit rouge, montés sur des chevaux frais, des hommes attendent.

Autour d'eux, quarante chiens — une meute — attendent aussi, le jarret tendu. Qu'attendent-ils ? Que sonne la trompe leur annonçant qu'un cerf vient d'être débusqué et que la chasse commence : la chasse à courre...

LE CERF SE RÉFUGIE CHEZ LE FACTEUR !

Ça y est : caché dans les taillis, un daquet a pris peur, il s'est dressé sur ses pattes, les piqueurs ont alerté le rallye, les chiens ont dressé l'oreille, les chevaux éperonnés sont partis au galop à travers les grandes futaies.

La chasse commence, qui se terminera soit par la « retraite manquée », si la bête échappe à ses poursuivants, soit par l'hallali, la mise à mort, si la bête est rattrapée par les chiens, malade d'épuisement et de peur !

La partie est inégale. D'un côté, le daquet trainant derrière lui son odeur qui s'accroche aux halliers, aux branches basses, aux feuilles mortes. De l'autre, les quarante chiens, collant à la trace, le nez au vent, jappant, jouissant de cette chasse pour laquelle ils sont nés, pour laquelle ils ont été dressés... Et, plus loin, les hommes en rouge, élégants sur leurs montures, prévenus de la marche des événements par les cris des chiens et les sonneries de trompe.

Quelle défense a la bête traquée ? Pratiquement aucune.

Certes, elle peut « semer » ses poursuivants, mais il se trouve toujours dans la forêt des « mouchards » qui préviennent les chasseurs : « On l'a vue... Elle est partie par là... »

Alors, on embarque la meute dans une camionnette, on la remet en piste quelques kilomètres plus loin, et la chasse reprend de plus belle...

C'est ce qui s'est passé, ce jour-là, dans la forêt de Dreux : le daquet avait semé les chiens, il avait franchi la rivière, il était reparti, ruisselant, affolé, sans même avoir le temps de reprendre haleine, il s'était dirigé vers le bourg de Saint-Georges-Motel, il avait sauté d'un seul bond le mur du jardin du facteur du pays — un ami des bêtes — et, tremblant de fièvre après plus de huit heures d'une course effrénée, il s'était littéralement écroulé au pied du mur...

ILS L'ONT ACHÉVÉ A COUPS DE FUSIL !

Le daquet n'était pas hors de danger : les chasseurs avaient été avertis par les « mouchards » et, bientôt, appels, galopades, abois, voilà toute la vague des poursuivants qui encercle le jardin.

Du groupe des chasseurs, un homme se détache : armé d'une perche longue de trois mètres, au bout de laquelle il a fixé une dague, il marche droit sur la bête...

Dans le jardin, le daquet fait des bonds désespérés, évite le tueur. Les chasseurs tentent de déloger la malheureuse bête à grands coups de trompe de chasse sur le dos et les reins : il faut qu'elle sorte, qu'elle soit remise à la meute qui gronde ; il faut qu'on l'achève.

Le facteur s'interpose : « Si vous touchez à mes clôtures, si vous faites entrer vos chiens et vos chevaux chez moi, dit-il aux chasseurs, je porte plainte pour violation de domicile ! »

Trois heures plus tard, l'équipage renonce à sa proie et quitte les lieux...

Hélas ! il reviendra le lendemain. Armé d'une carabine, un homme s'avance vers la bête. Premier coup de feu : le cerf est manqué. Il cherche à sortir du jardin, longe la clôture, hésite, bondit, mais pas assez haut : il retombe et, cette fois, le second coup de feu a porté. Au troisième coup, il s'effondre.

IL FAUT INTERDIRE CET ASSASSINAT LÉGAL

Alors, l'homme à la dague put s'avancer en toute sécurité, et le sang coula : les chasseurs avaient gagné... Mais quelle triste victoire...

La mort du cerf de la forêt de

Dreux a soulevé dans la France entière une grande émotion ; peut-être même a-t-elle sonné le glas de la chasse à courre, devenue désormais un sport cruel et décadent.

Déjà, en Irlande, on ne tolère plus que l'on mette à mort les bêtes que l'on a forcées : les cerfs sont élevés avec les chiens et, après une poursuite qui peut durer plusieurs heures, on emporte le cerf dans un camion, on le confie à un vétérinaire et on le soigne.

En Angleterre, les amis des bêtes sont si nombreux et si puissants que les chasseurs sont obligés de garder secrets le jour et l'heure de leur chasse, sinon la forêt où se déroule leur jeu cruel est envahie d'une foule hostile qui « sabote » la chasse...

Maintenant que vous avez compris de quoi il s'agit, nous allons faire appel à vous : il faut que la chasse à courre soit interdite et, pour cela, il faut que la loi soit réformée. Cela n'est possible que si nous sommes nombreux.

Alors, faites circuler votre cahier de pétitions, et adressez-le-nous lorsqu'il sera rempli...

Nous avons besoin d'un million de signatures. Faites signer vos parents, vos amis, vos voisins. Croyez-nous, devant une telle levée de la jeunesse de France en faveur des bêtes, personne n'osera plus renouveler l'horrible assassinat que nous venons de vous raconter.

NE PLUS JAMAIS VOIR CELA...



Si vous parvenez à réunir le million de signatures dont nous avons besoin pour lutter contre la chasse à courre, nous ne verrons plus cet odieux spectacle, ces terribles photos de bêtes innocentes mises à mort dans des conditions cruelles, au nom d'une coutume médiévale !

S.O.S. Animaux

S.O.S. ENTENDUS



De Mme Suzanne BAUDIN (garde-barrière à Valdelancourt, par Brion (Haute-Marne)) :

J'ai vu sur le « Pilote » de mon fils votre rubrique S.O.S. Animaux. Je suis garde-barrière, je fais partie de la S.P.A. Si le petit Serpolet de Mlle Martine Levacher, pharmacie centrale, Blain (Loire) n'est pas encore placé, je suis désireuse de le garder. (réponse à l'annonce n° 1).

De Annick PEIGNE, à Cherbourg (Manche) :

Nous avons une grande maison, un jardin et une assez vaste cour ; la petite chienne caniche marron (annonce n° 5) serait à l'aise chez nous, mais nous ne pouvons aller la chercher. Pourrais-tu, Jean-Paul, nous la faire parvenir ?

De Gilbert WAGNER, Paris (11^e) :

Ce serait mon désir d'avoir le petit chaton noir de l'annonce n° 3. Fixe-moi S.T.P. un rendez-vous, cher Jean-Paul, afin que nous mettions d'accord.

NOUVEAUX S.O.S.

N° 11. — Michel DURA, Paris (16^e) : Cherche une petite souris grise à élever. Parents entièrement d'accord.

N° 12. — M. HECHTER, à Marcy (Nord) :

J'ai un brave chien, mais qui dort toujours ! Je te demande, Jean-Paul, si tu ne pourrais pas m'envoyer un petit singe. Pas un gorille, bien sûr !

Si vous désirez adopter un animal, si vous voulez au contraire vous séparer temporairement ou définitivement (par suite de circonstances particulières telles que déménagement ou voyage) d'un animal que vous aimez, tout en étant rassuré sur son avenir, si en un mot vous désirez le bien des animaux, n'hésitez pas à écrire à : Jean-Paul, S.O.S. Animaux, Pilote, 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e).

Pilote contre la chasse à courre

Ce bulletin est le début, l'amorce d'une pétition que vous allez faire signer par vos parents, vos amis, vos voisins. Découpez-le et collez-le sur la première page d'un cahier de classe ; prolongez les colonnes, et répétez-les sur chaque page. Lorsque vous

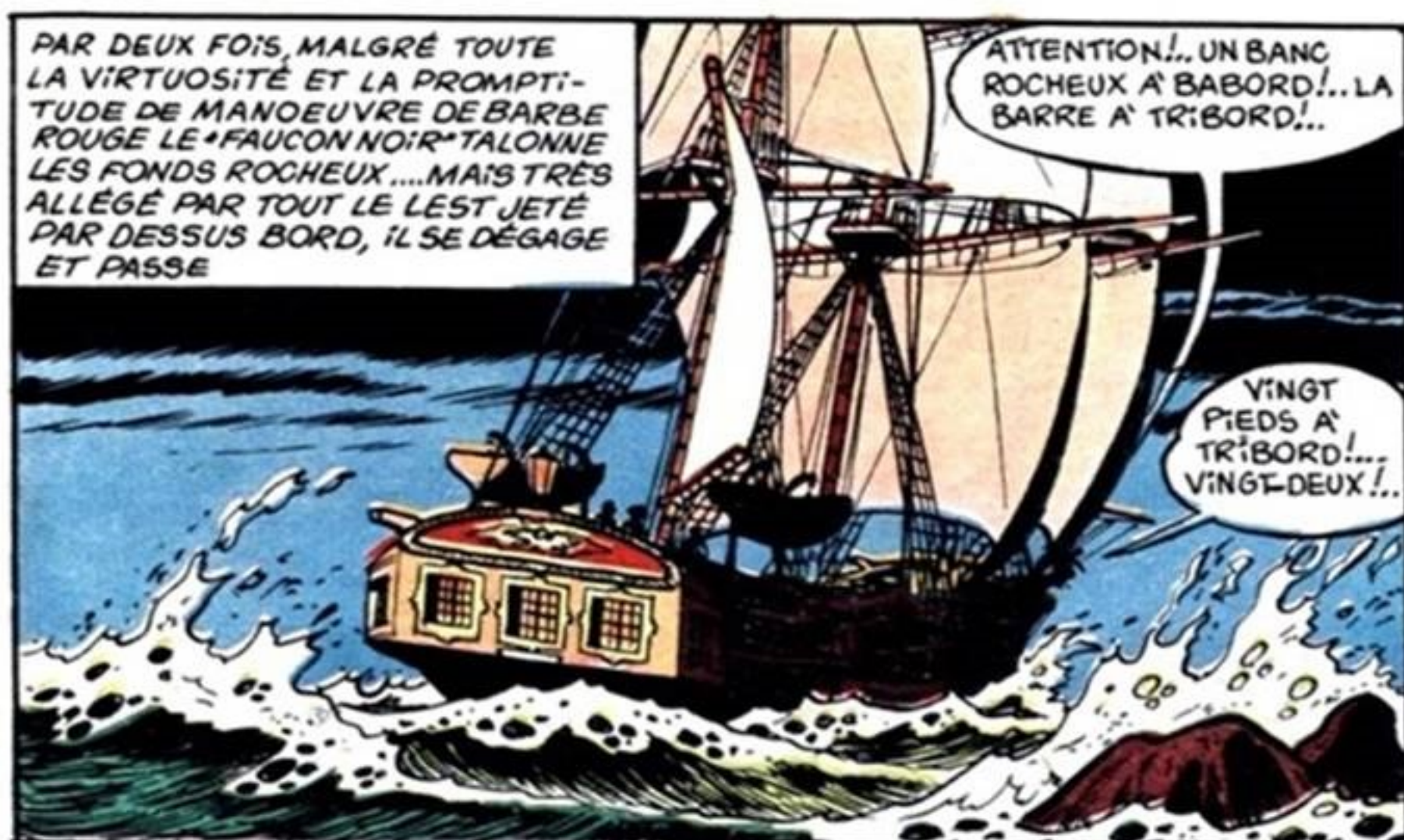
aurez réuni le maximum de signatures, adressez votre cahier à « Pilote », 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e). Ceux d'entre vous qui auront le plus grand nombre de signatures contre la chasse à courre recevront un abonnement d'un an à « Pilote ».

Noms et prénoms

Adresses complètes

Signatures

Le DÉMON



PAR DEUX FOIS, MALGRÉ TOUTE LA VERTUOSITÉ ET LA PROMPTITUDE DE MANOEUVRE DE BARBE ROUGE LE « FAUCON NOIR » TALONNE LES FONDS ROCHEUX... MAIS TRÈS ALLÈGE PAR TOUT LE LEST JETÉ PAR DESSUS BORD, IL SE DÉGAGE ET PASSE

ATTENTION!... UN BANC ROCHEUX A' BABORD!... LA BARRE A' TRIBORD!...

VINGT PIEDS A' TRIBORD!... VINGT-DEUX!...

CEPENDANT, LA RAGE AU COEUR, LES ESPAGNOLS, DUPÉS PAR LES PIRATES ENGAGENT LA POURSUITE EN FAISANT LE GRAND TOUR POUR ÉVITER LES EAUX DANGEREUSES.

LE VENT FAVORISE CES GUEUX DE PIRATES!... ET NOUS, NOUS ALLONS PERDRE DU TEMPS A' LOUVOYER POUR DOUBLER CE MAUDIT CHAMP DE RÉCIFS!...



A' PRÉSENT, L'ÉCART GRANDIT DE PLUS EN PLUS VITE ENTRE LES FUGITIFS ET LE NAVIRE DE GUERRE ESPAGNOL.

HA!... HA!... HA!... JE DONNERAIS CHER POUR VOIR LA TÊTE DE NOS POURSUIVANTS!...

CAPITAINE!... CAPITAINE!...



NOUS AVONS TOUCHÉ!... IL... IL Y A UNE VOIE D'EAU DANS LA CALE, A' TRIBORD AVANT!

ENFER!!!



TRIPLE-PATTES!... DESCENDS DANS LA CALE AVEC BABA ET UNE ÉQUIPE!... IL FAUT A' TOUT PRIX M'AVEUGLER CETTE VOIE D'EAU!... TOUS LES AUTRES AUX POMPES ET A' FAIRE LA CHATNE AVEC DES SEAUX!...



ET, BIENTÔT, TANDIS QUE TRIPLE-PATTES ET LES CHARPENTIER'S DUBORD LUTTENT FAROUCHEMENT DANS LA PÉNOMBRE ET SOUS DES TORRENTS D'EAU POUR COLMATER LA BRÈCHE OUVERTE DANS LA COQUE...

VITE!... VOUS PRÊTS? VOUS CLOUER PANNEAU!

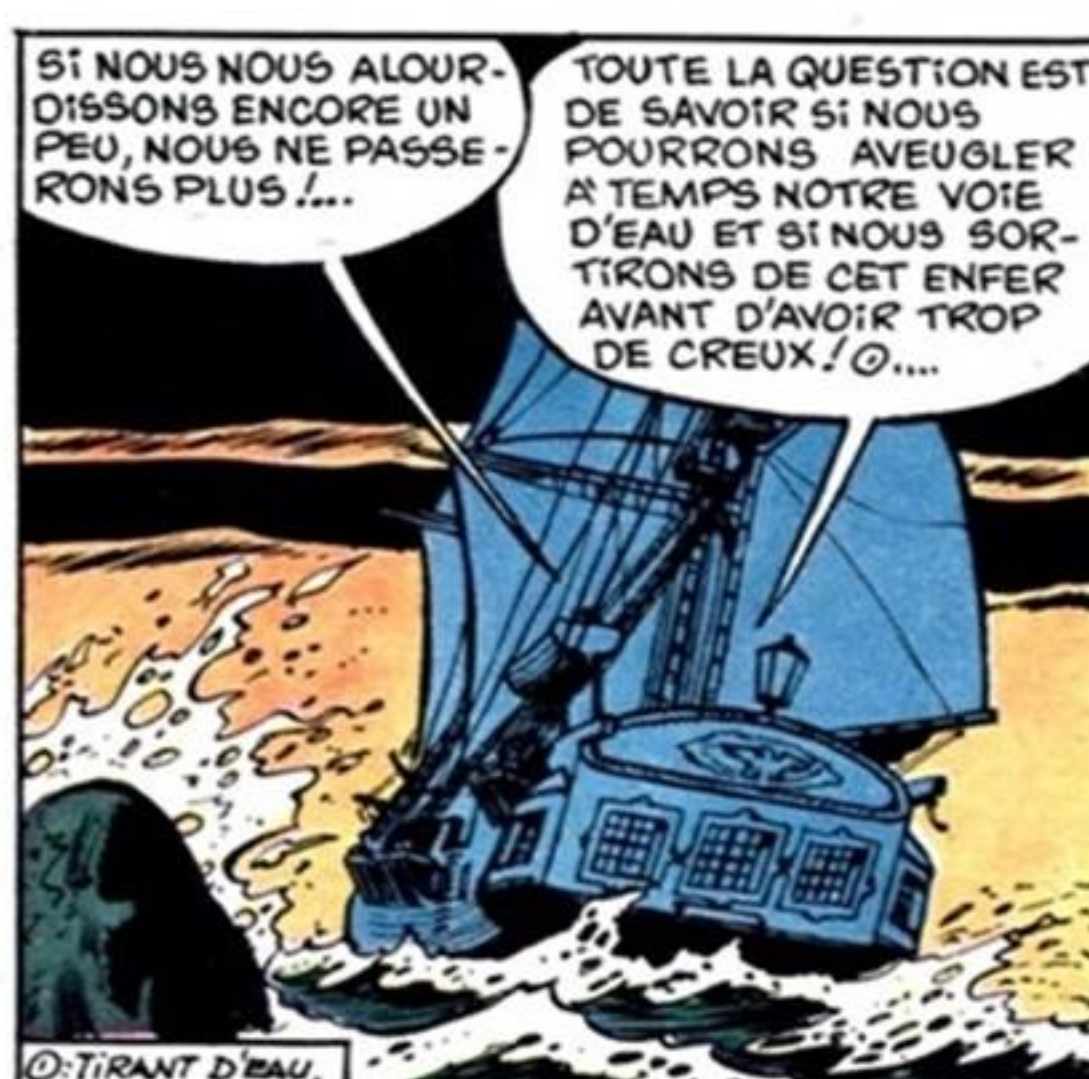


...TOUS LES HOMMES DISPONIBLES S'ACTIVENT FÉBRILEMENT AUX POMPES ET FORMENT LA CHATNE POUR ÉVACUER L'EAU QUI DÉJÀ ALOURDIT LE BRICK...



...CÉDANT POUR QUELQUES INSTANTS SON POSTE PÉRILLEUX A' UN AUTRE GABIER, ÉRIC, INQUIET, REJOINT SON PÈRE ADOPTIF.

PÈRE!... NOUS NOUS ENFONÇONS DE PLUS EN PLUS ET NOUS PRÉNON'S DE LA GÎTE A' TRIBORD!...



SI NOUS NOUS ALOURDISSONS ENCORE UN PEU, NOUS NE PASSERONS PLUS!...

TOUTE LA QUESTION EST DE SAVOIR SI NOUS POURRONS AVEUGLER A' TEMPS NOTRE VOIE D'EAU ET SI NOUS SORTIRONS DE CET ENFER AVANT D'AVOIR TROP DE CREUX! @...



COURAGE, PÈRE!... LES EAUX LIBRES NE SONT PLUS QU'A' QUELQUES PORTÉES DE CANON!...

OUAIS!... MAIS ÉCOUTE CES COUPS SOURDS!... NOUS TALONNONS DE PLUS EN PLUS SOUVENT! LA QUILLE RÂCLE LES HAUTS FONDS.

@: INCLINAISON.

@: TIRANT D'EAU.

D 43.B

des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

TEXTE: J.M. CHARLIER

RESUME. — Une frégate espagnole poursuit le navire de Barbe-Rouge. Les pirates se sentent perdus; mais Barbe-Rouge conçoit alors un plan audacieux.



TANDIS QUE LE BRICK DONNE DE LA BANDE A TRIBORD, DES CHOCS SOURDS, DE PLUS EN PLUS RÉPÉTÉS ÉBRANLENT SA COQUE. POURTANT, DANS LES FONDS, LA LUTTE DÉSESPÉRÉE QUE LIVRENT LES CALFATS CONTRE L'EAU EST ENFIN COURONNÉE DE SUCCÈS.

TIENS BON!... TIENS BON!... BABA!...

HO!... VOUS AUTRES!... CALFATEZ LES FISSURES SECONDAIRES AVEC DE L'ÉTOUPE ENROBÉE DE POIX!...



OHÉ!... CAPITAINE!... LA DÉCHIRURE DE LA COQUE EST COLMATÉE!... NOUS SOMMES MAÎTRES DES VOIES D'EAU!...

OUF!... IL ÉTAIT TEMPS!... ENCORE UN PEU ET IL NE NOUS RESTAIT QUE LA RESSOURCE DE NOUS JETER À LA CÔTE!...



DE LONGUES MINUTES ENCORE, LE BRICK POURSUIT SA LUTTE TERRIBLE CONTRE LES PIÈGES MORTELS QUE CACHENT LES BOUILLONNEMENTS DE LA MER... ET L'INCROYABLE MIRACLE S'ACCOMPLIT. LES FLOTS S'APAISENT PEU À PEU LE TIRANT D'EAU GRANDIT SOUS LA COQUE DUREMENT TOUCHÉE... QUITTANT LA ZONE DANGEREUSE, LE "FAUCON NOIR" DOUBLE LA POINTE SUD DE L'ÎLE.

HO!... CAPITAINE!... NOUS SOMMES SAUVÉS!... IL N'Y A PLUS DEVANT QUE LA MER FRANCHE ET LIBRE!...



HA! HA! HA! NOUS AVONS COMPLÈTEMENT SEMÉ CES PRÉTENTIEUX HÉRALDOS!... ILS NE SONT PAS PRÈS DE NOUS REJOINDRE!...

SANS DOUTE!... MAIS NOUS CONSTITUONS UNE TROP BELLE PROIE!... ILS VONT NOUS DONNER LA CHASSE!...



NOUS AVONS MOMENTANÉMENT ÉVITÉ LE PIRE!... MAIS L'ENNEMI SE SAIT NETTEMENT PLUS RAPIDE ET BEAUCOUP PLUS PUISSANT QUE NOUS!... SA POURSUITE DÛT ELLE DURER DES JOURS, IL NE NOUS LÂCHERA PAS!...

QUE POUVONS-NOUS FAIRE?...



SI NOUS POUVONS ATTEINDRE L'ARCHIPEL DES ÎLES GRENADINES, NOUS Y SÈMERONS NOS POURSUIVANTS DÉFINITIVEMENT ET SANS DIFFICULTÉ!... MAIS Y ARRIVERONS-NOUS AVANT D'ÊTRE REJOINTS?... TOUT EST LÀ!...



LA PRÉDICTION DE BARBE-ROUGE S'EST RÉALISÉE. LA FRÉGATE A PRIS CHASSE DERRIÈRE LE "FAUCON NOIR" ET, JOUR APRÈS JOUR, INASSAÛBLEMENT, LES ESPAGNOLS GRIGNOTENT PEU À PEU LA DISTANCE QUI LES SÈPARE DU BRICK.

NOTRE AVANCE A ENCORE DIMINUÉ!



RIEN À FAIRE!... ILS NOUS RATTRAPENT!... ET NOUS N'AVONS MÊME PLUS TOUTS NOS CANNONS POUR NOUS BATTRE!...

LA NUIT VIENT!... CHANGÉONS BRUSQUEMENT DE CAP!... RÉÉDITONS LA RUSE QUI A SI BIEN RÉUSSI UNE FOIS!...



MAIS, CETTE NUIT-LÀ...

AVEC CE MAGNIFIQUE CLAIR DE LUNE, MON PLAN EST IMPOSSIBLE, MOUSSAILLON!... ON Y VOIT COMME EN PLEIN JOUR ET PAS UN NUAGE AU CIEL!... LES ÎLES GRENADINES SERONT EN VUE DEMAIN À L'AUBE MAIS IL SERA TROP TARD!... LA FRÉGATE NOUS AURA REJOINTS AVANT!... IL N'Y A PLUS AUCUN ESPOIR.

NOTRE AVANCE CONTINUE À DIMINUER RÉGULIÈREMENT!... LES ESPAGNOLS NE SONT PLUS QU'À DEUX PORTÉES DE CANON!... NOUS SOMMES PERDUS!...



Voilà une mêlée bien formée. C'est au cours du dernier France-Angleterre, Danos, que l'on voit debout derrière la mêlée, a introduit la balle entre les deux lignes d'avants et De Gregorio, le talonneur français, l'a gagnée.

LES LEÇONS
DE MONCLA

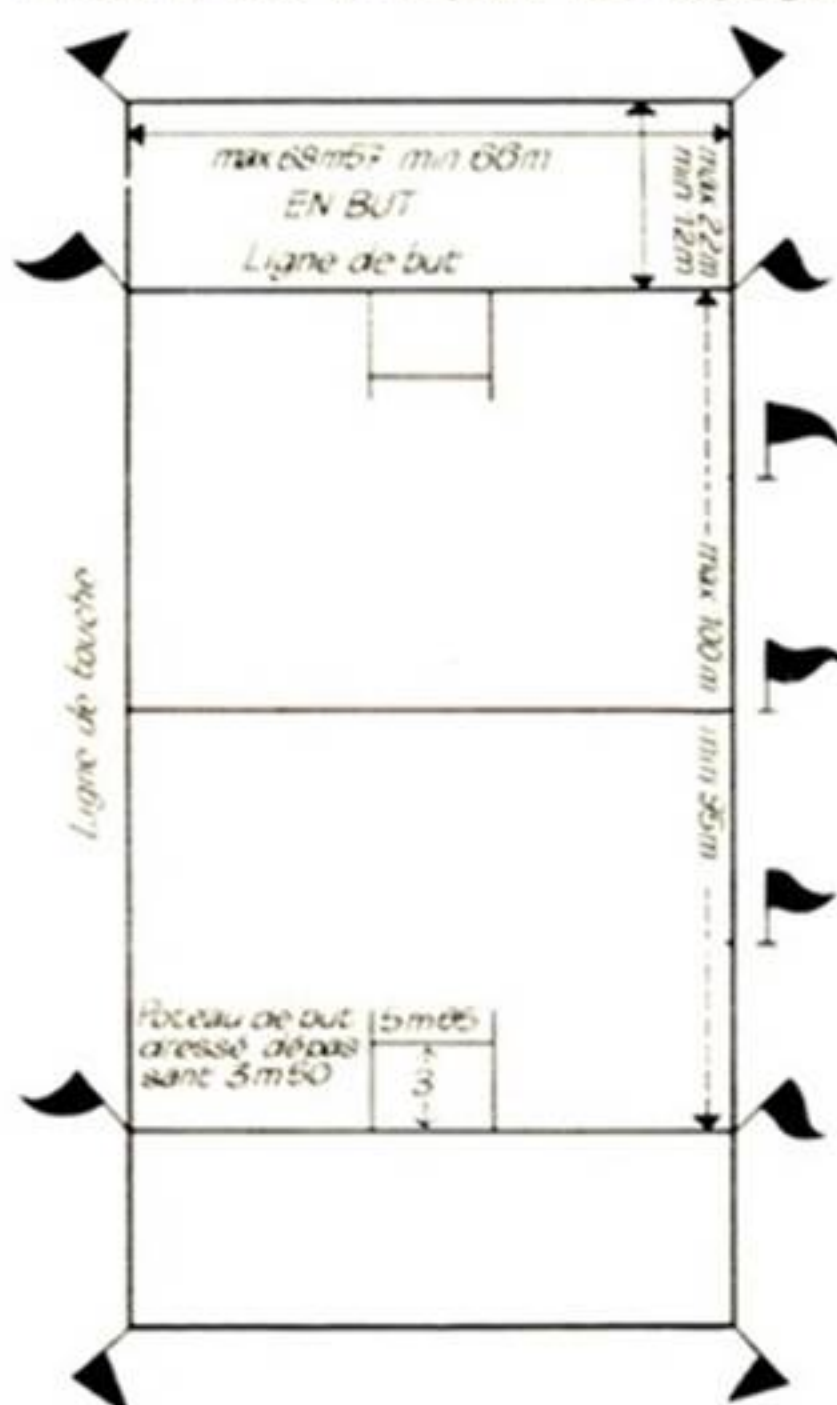
I

NOS EXCLUSIVITÉS

L'ÉQUIPE, LE TERRAIN ET LES POINTS

Ainsi que nous vous l'avons promis, nous vous présentons aujourd'hui, en exclusivité, la première leçon de rugby de François Moncla. « Pilote » est heureux et fier d'avoir été choisi par le capitaine de l'Équipe de France, en raison de son rayonnement et de sa popularité parmi la jeunesse, pour diffuser, à travers notre pays, les éléments de base de ce sport magnifique et viril, école d'énergie et de camaraderie qui, heureusement, depuis quelques années, gagne sans cesse des adeptes enthousiastes. Grâce à Moncla, désormais, vous allez pouvoir vivre passionnément aux côtés de la prestigieuse Équipe de France, et peut-être, un jour, aurez-vous l'honneur d'y entrer et de porter bien haut, à votre tour, le flambeau du rugby français. Nous ne reviendrons pas sur les origines de ce sport : nous les avons retracées, vous vous en souvenez sans doute, dans un article de notre numéro 18, consacré à l'université de Rugby et au jeu auquel elle a donné son nom.

PLAN D'UN TERRAIN DE RUGBY



Le rugby est un sport merveilleux qui développe autant les qualités physiques que les vertus morales. Pour pratiquer ce jeu, il faut, c'est certain, avoir ce que nous appelons « l'esprit du rugby » et que l'ancien capitaine de l'équipe d'Angleterre, sir W. Wakefield, aujourd'hui député aux Communes, a défini admirablement :

« Le rugby doit être joué pour le plaisir, pour s'amuser. C'est une récréation tant pour le corps que pour l'esprit. »

C'est un esprit que nous avons reçu par la tradition d'un lointain passé. Cette tradition exige que nous donnions le meilleur de nous-mêmes, que nous jouions la règle en ne demandant pas à être épargnés, et que nous fassions tout notre possible pour gagner, parce que c'est le but de notre jeu. Cette même tradition nous enseigne à ne pas craindre la défaite et, si

nous la subissons, à la considérer comme une leçon plutôt que comme une perte. »

Cet esprit, fait de volonté de vaincre et de loyauté, d'estime même envers l'adversaire, il faut le cultiver sans cesse pour rester digne de pratiquer le rugby qui est une sorte de chevalerie du sport.

L'esprit du jeu étant dégagé comment doit-on jouer ?

Ce qui importe pour être un bon joueur de rugby, ce n'est pas d'être né à Bordeaux, Bayonne, Pau, Toulouse ou Perpignan, c'est de commencer très jeune. La grande supériorité du rugby britannique sur le rugby français a surtout résidé dans le fait que, de l'autre côté de la Manche, on enseignait le rugby dans les écoles à partir de dix ans.

FORMATION DE L'ÉQUIPE

Quant à la formation de l'équipe, voici l'excellente définition qu'en a donnée le grand écrivain Jean Giraudoux : « Une équipe de rugby prévoit sur quinze joueurs : huit joueurs forts et actifs, deux légers et rusés, quatre grands et rapides et un dernier, modèle de flegme et de sang-froid. C'est la proportion idéale entre les hommes. »

Et il est vrai qu'une équipe de rugby possède des joueurs tellement variés, elle fait appel à des qualités si diverses, qu'elle est une véritable société en modèle réduit.

L'équipe donc se compose de 15 joueurs : 1° Huit avants constituent la mêlée, qui s'organise de la façon suivante :

— la première ligne comporte trois joueurs (deux piliers encadrant un talonneur). Elle a pour tâche de gagner le ballon en le talonnant ;

— la deuxième ligne possède deux joueurs qui poussent pour aider au travail de la première ligne et sont la véritable clé de voûte de l'édifice ;

— la troisième ligne se compose d'un 3° ligne centre qui tient les deux joueurs de 2° ligne et bloque la mêlée, la dirige aussi, et de deux avants-ails qui doivent, non seulement pousser sur les côtés mais, comme ils se détachent les premiers, sont aussi les premiers attaquants ou les premiers défenseurs suivant que l'on gagne ou que l'on perd la balle.

2° Les demis : le demi de mêlée qui

introduit la balle en mêlée entre les deux lignes d'avants et qui récupère le ballon pour dégager en touche, pour tenter de partir avec ses avants ou bien pour transmettre à son demi d'ouverture qui décide à son tour s'il faut dégager en touche ou bien ouvrir et lancer l'attaque avec ses trois-quarts.

3° Les trois-quarts : ils sont quatre, deux au centre et deux aux ailes. C'est un peu la cavalerie, rapide, pénétrante, du rugby, chargée des vastes mouvements offensifs.

4° L'arrière : il est seul derrière sa ligne de trois-quarts, pour récupérer les ballons envoyés par l'adversaire, servir de dernier défenseur ou de premier contre-attaquant.

Le rugby a une stratégie un peu comparable à celle de la guerre. Il y a un front qui s'établit, car l'exploit individuel est difficile, c'est toute l'équipe qui avance ou qui recule. D'autre part, celui qui a le ballon est l'élément de pointe, tous les autres doivent être derrière. C'est pourquoi le principe essentiel du rugby, c'est que toutes les passes doivent être faites en arrière. Si une passe est faite en avant ou si l'on a laissé tomber le ballon en avant, l'arbitre siffle une mêlée.

LE TERRAIN ET LES POINTS

Maintenant que nous avons vu l'esprit et le mécanisme du rugby, voyons un peu le terrain et la façon de marquer les points.

Le terrain est un rectangle dont la longueur doit avoir entre 95 et 100 m et la largeur entre 66 et 68,57 m. Il s'agit d'aller porter la balle au-delà de la ligne de fond dite « ligne de but » dans un rectangle qui prolonge le champ de jeu lui-même et appelé « en-but ». Le champ de jeu ayant deux extrémités, il y a deux « en-but », un pour chaque camp. Sur la ligne de but, il y a les poteaux de but d'au moins 3,50 m de haut, placés à 5,65 m de distance l'un de l'autre et reliés par une barre transversale à 3 m du sol.

Lorsqu'un joueur réussit à pénétrer dans l'en-but adverse et qu'il aplatit la balle au sol, on dit qu'il y a « essai » et l'on marque 3 points. Mais cet essai donne encore le droit d'essayer, en partant de la perpendiculaire de l'endroit où l'essai a été marqué, de faire passer par un coup de pied le

ballon entre les poteaux au-dessus de la barre, cela s'appelle la « transformation ».

Si une transformation est réussie, cela donne 2 points de plus, soit 3 points pour un essai et 5 points pour un essai transformé. On a appelé cela un « essai » car, à l'origine, il ne donnait aucun point mais le droit d'essayer de marquer un but par un coup de pied.

A l'origine, on le voit, le coup de pied était l'essentiel du rugby mais, aujourd'hui encore, il garde une très grande importance.

Pour une faute adverse sanctionnée par une pénalité, on peut tenter le « but ». Si le but est réussi, il donne 3 points. Le « drop » que l'on peut tenter à n'importe quel moment du jeu (à condition de botter le ballon après qu'il ait rebondi au sol) vaut lui aussi trois points.

On voit qu'il est très important d'avoir un bon botteur dans une équipe. Personnellement, j'en ai connu quelques-uns d'exceptionnels : le Catalan Puig-Aubert, le Lourdais Jean Prat qui a été à ma place un illustre prédécesseur dans le XV de France, et mon ami Michel Vannier. A propos de ce dernier, je me souviendrai toute ma vie de la façon dont il fit gagner la France contre la Roumanie en 1957 à Bucarest. Ce fut, ce jour-là, un véritable festival de coups de pied.

Les Roumains nous tenaient tête, ils avaient marqué 15 points : 2 buts de Penciu, 1 but de Ionescu, 1 drop de Penciu et un autre drop de Ionescu. A cela, nous avions répliqué par un essai de Vignes, 1 drop et 3 buts de Vannier. Nous étions donc à 15 partout et, comme il ne restait que 2 ou 3 minutes à jouer, les 100 000 spectateurs croyaient, dur comme fer, au match nul. C'est alors que nous avons bénéficié d'une pénalité, mais c'était au-delà de la ligne médiane, tout à fait sur le bord de la touche. Le but paraissait impossible, Vannier l'a tout de même tenté. Il a pris son élan, hors du terrain, sur la piste d'athlétisme, le ballon est monté haut avant de retomber juste sur la barre pour ricocher dans l'en-but roumain. Le but était réussi et donnait à la France une pénible, mais mémorable, victoire par 18 à 15.



La semaine prochaine :
UNE PARTIE DE RUGBY

mieux
qu'une
colle !

L'IMPIDOL

RECOMMANDE POUR LES
COLLAGES SUR ALBUMS

Vente : Papetiers - Drogueries - Quincailliers - Bazars

Concours-Voyage ORANGINA

Quelle est la 2^e ÉTAPE du voyage de

Laurent et Gina

DÉPART : Une des trois villes : REIMS, RODEZ, ROUEN ?
Longueur (vol d'oiseau) entre 550 et 600 kms.
Passe près d'un château célèbre.
Ville d'arrivée (à trouver) : AGEN, ALES ou ANGERS ?

Combinez un itinéraire passant par 8 villes dont les premières lettres forment ORANGINA et dessinez en voyage.

Si vous n'avez pas les étapes précédentes, demandez-les à ce journal ou au CONCOURS ORANGINA - 3, rue de Castellane - PARIS (enveloppe timbrée).

Découpez et conservez cette annonce jusqu'à la fin du concours.
Et ne manquez pas de boire un délicieux ORANGINA - en conservant la capsule !

APRÈS MON SUCCÈS CONTRE ALTIG, J'AI L'INTENTION D'AMÉLIORER MON RECORD DE L'HEURE

ME voici revenu à Paris pour vingt-quatre heures : juste le temps de rencontrer le Suisse Alfred Ruegg, en course-poursuite, sur la piste du Parc des Princes. Ce Ruegg est un spécialiste de la question qui détient plusieurs records locaux sur la piste de Zurich, et qui songe, m'a-t-on dit, à livrer bientôt une tentative contre mon record de l'heure.

J'ai fait sa connaissance le 24 avril, au Parc des Princes, après qu'il eut battu Tom Simpson... et quelques minutes avant mon match-poursuite contre l'Allemand Rudy Altig. Au sujet de cette rencontre contre Altig, je vous dois quelques explications. Il est exact que je préférerais disputer cette course sur la distance de dix kilomètres, plus conforme, selon moi, aux possibilités du routier que je suis devenu. Mais je n'ai pas insisté outre mesure quand le directeur du Parc, André Mouton, m'a informé du désir formel de l'Allemand de courir sur cinq kilomètres. Il n'est pas moins vrai que j'appréhendais cette course. On disait le plus grand bien de Rudy Altig, on vantait ses qualités de démarreur, on le disait si résistant que j'en étais arrivé à douter de mes chances ! Afin de mettre tous les atouts dans mon jeu, j'avais quitté Saint-Etienne trois jours avant la rencontre, et je m'étais installé chez un de mes amis diététicien, à Argenteuil. J'étais accompagné de mon masseur, le brave Minasso. Durant ces trois jours, j'ai suivi un régime très strict, et je me suis entraîné, tous les matins, sur de courtes distances, pour habituer mon organisme aux efforts brefs de la course-poursuite. La veille du match, mon optimisme restait très mesuré. Le dimanche matin, enfin, j'ai couvert une trentaine de kilomètres dans la région de Pontoise : dans une côte, j'ai accéléré et j'ai senti soudain « de la reprise » dans mon coup de pédale. Le moral est revenu aussitôt. Dès ce moment, j'avais l'assurance de pouvoir réaliser une très bonne performance mais je n'étais pas certain, pour autant, de battre mon solide adversaire.

ALTIG S'EST SUICIDÉ...

Sous des dehors flegmatiques, je suis d'un tempérament très nerveux, émotif en diable. Durant les minutes qui précèdent le match, je ne tenais plus en place, et l'envie me prenait de parler de tout et de rien. Comprenez-moi : cette rencontre prenait, à mes yeux, et aux yeux du public, une importance capitale. Je risquais dans cette affaire une bonne part de ma réputation de « poursuiveur ». Bref, je vivais sur un baril de poudre ! J'observais Altig à la dérobée, et sa carrure m'impressionnait bigrement. C'est un costaud, cet Altig...

Je savais qu'il projetait de démarrer au sprint. Or je n'aime pas me sentir dominé durant les premiers tours. J'ai besoin d'être mis en état de confiance et de posséder quelque avance sur l'adversaire pour tirer le meilleur parti de mes possibilités. C'est mental, strictement psychique, je le sais, mais je n'arrive jamais à dominer complètement ce sentiment.

De fait, Altig est parti comme un fou ! Il a couvert les deux premiers tours en 1' 5" 2/5, ce qui constitue un exploit assez ahurissant. Songez que je n'ai jamais réalisé mieux que 1' 7" sur la même distance, à l'époque de ma grande forme sur piste ! Sur le moment, l'attaque soudaine de l'Allemand m'a déconcerté par sa violence : il m'avait pris plus de soixante mètres lors du premier kilomètre de course ! Mais j'ai senti bientôt que sa résistance faiblissait. Je le voyais passer sur la ligne opposée, et son style me paraissait défectueux. Il roula les épaules, et restait assis sur le bec de selle. Quand un coureur « fait » du bec

de selle, c'est qu'il se trouve au maximum de son régime. Alors, j'ai serré les dents, je suis devenu positivement enragé. Et je lui ai repris du terrain, petit à petit. Un peu avant la mi-course, les spectateurs ont crié : nous étions à égalité ! Mais je me sentais capable de rouler plus vite encore, et j'ai appuyé plus fort sur les pédales, sans accorder la moindre attention à mes muscles douloureux. Vous savez la suite : je précédais Altig d'un peu plus de cent vingt mètres à la fin des 5 kilomètres.

LE PLUS DANGEREUX : VENTURELLI.

Après la course, j'ai échangé quelques propos avec Altig et les journalistes. L'Allemand reconnaissait sportivement sa défaite. C'est un garçon loyal, très sympathique. Il ne dissimulait pas sa déception. Il avait accepté cette rencontre avec la certitude d'emporter la victoire. Au lieu de cela, il découvrait soudain tout le chemin qui sépare un « espoir », même très doré, du record du monde de l'heure. Aux journalistes qui l'interrogeaient sur ses projets, Rudy déclara :

— Je reporte à plus tard ma tentative contre le record de Rivière. Il faudra auparavant que je revise ma position en machine, et ma méthode de préparation.

En tout cas, me voilà tranquille pour un moment ! Il se passera un an au moins avant que l'Allemand soit en mesure d'effectuer ses essais à Milan ou à Rome. Son style manque de souplesse et, très franchement, je ne le crois pas capable d'atteindre les 47 kilomètres dans l'heure. Selon moi, il sera beaucoup plus à son affaire dans les omniums, ou même sur la route. Quant à mon ami Simpson, n'en parlons plus pour l'instant. De lui-même, il renonce à l'expérience que son soigneur-masseur avait projetée... un peu prématurément.

— Alors ?

— Eh bien ! mon rival le plus dangereux pour le record de l'heure reste Anquetil, auquel vient s'ajouter maintenant Romeo Venturelli. Le Normand n'envisage pas de tenter sa chance. En revanche, l'Italien se prépare spécialement. Il songe à s'attaquer au record durant le mois de septembre. Il se trouve que je nourris la même ambition ! Ne souriez pas, les amis, c'est vrai : j'envisage très sérieusement d'améliorer mon propre record, le plus tôt possible ! Suivez mon raisonnement : sans ma crevasse, en 1958, j'aurais frôlé ou atteint les 48 dans l'heure. Dans l'état actuel des choses, je me trouve à la merci d'une performance intermédiaire réalisée par un autre coureur qui couvrirait, par exemple, 47,600 km. Ce risque me tracasse depuis quelque temps ; c'est pourquoi j'ai décidé de recommencer, une troisième fois !

Mais j'hésite encore sur le choix de la piste : le Vigorelli de Milan ou la piste olympique de Rome ? Cette dernière sera très « rapide », paraît-il, mais les soirées d'automne sont souvent venteuses dans le Latium. Personnellement, j'incline en faveur du Vigorelli, que je connais bien, et qui m'a toujours parfaitement réussi. De toutes manières, j'effectuerai un essai officiel à Rome avant de prendre une décision. Je pense d'ailleurs être en état de vous fournir d'autres détails sur cette expédition dès la semaine prochaine.

Vous serez donc les premiers informés, cette fois encore. A bientôt.

Rivière

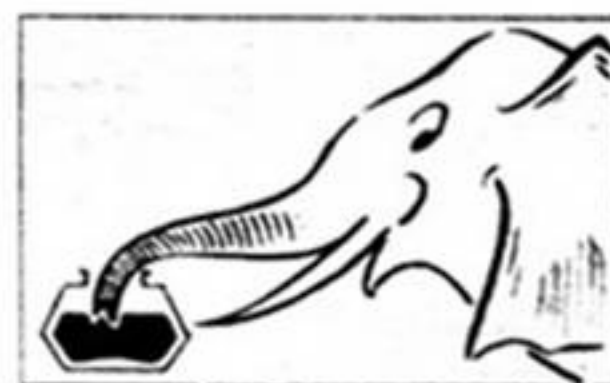
(A suivre.)

Quand trois poursuivants se rencontrent, de quoi parlent-ils ? De poursuite, bien sûr. Et, tandis que Rudy Altig (à droite), me fait admirer les roues qu'il utilisera dans notre match poursuite, Tom Simpson (à gauche) nous observe en silence.



Le nouveau
SUPER X'pen
est vraiment le
stylo magique

Le SUPER X'PEN ne se détraque jamais, il n'a pas de mécanisme ; sa ligne est fine et élégante, c'est le stylo le mieux équilibré, le premier stylo capillaire du monde.



Se remplit
tout seul.



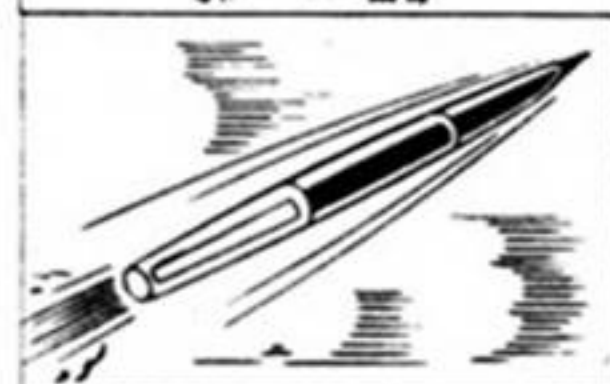
Ne peut pas
faire
de taches.



Ne fuit pas
en avion.



Ecrit dans
toutes
les positions



Démarrage
instantané

SUPER X'pen

14,75 NF.

Modèles standard
à partir de 9,75 NF.

CRÉATION

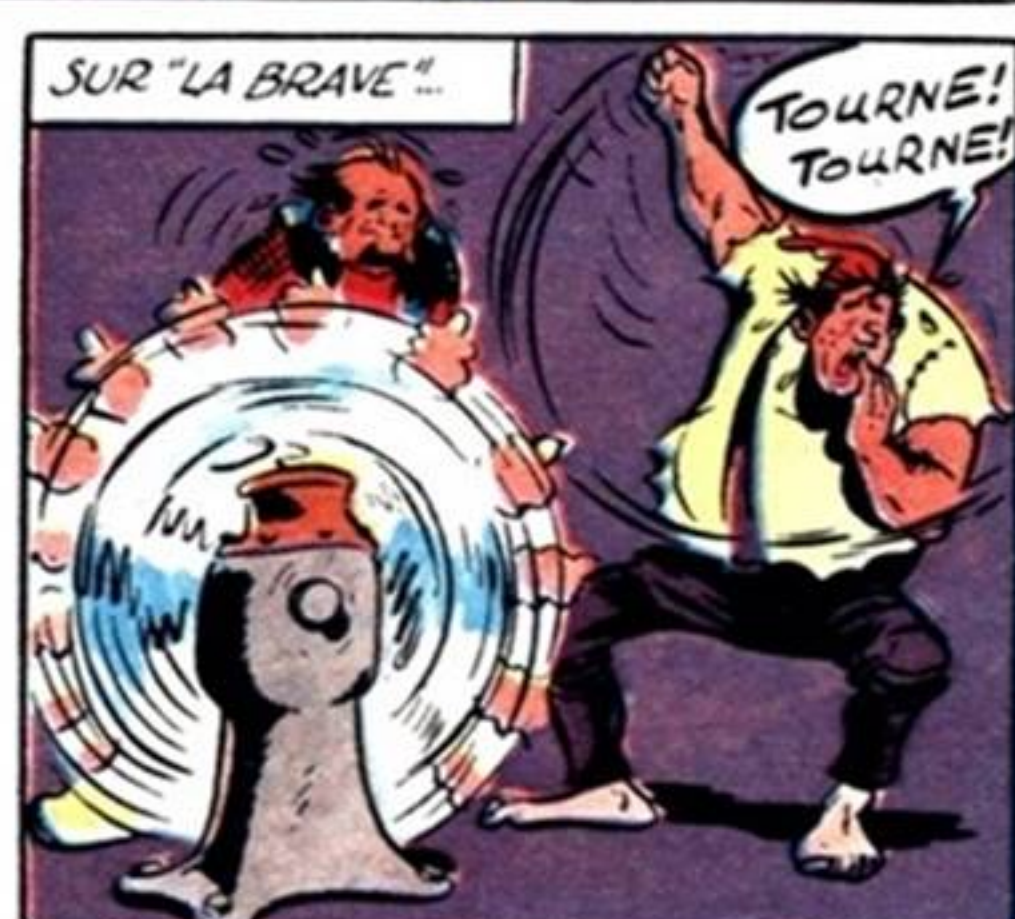
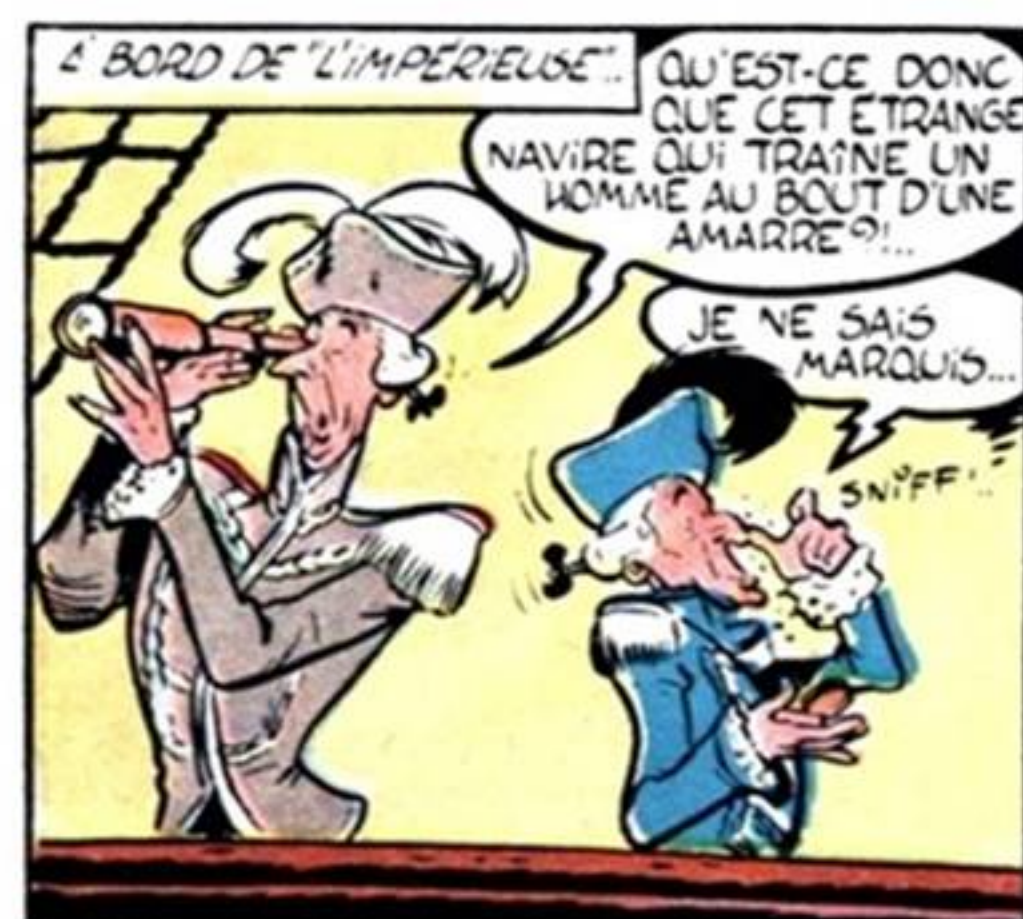
**Jif
Waterman**



Jehan Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — Soupolet a décidé d'appareiller pour combattre les ennemis du Roy. Le départ est difficile car l'équipage de La Brave manque d'expérience et n'entend rien à la navigation.



Ivanhoe

RESUME. — Deux voyageurs se présentent à Rotherwood : Brian de Bois-Guilbert et le prieur Aymer. Cedric le Saxon leur accorde l'hospitalité, ainsi qu'à un mystérieux pèlerin.

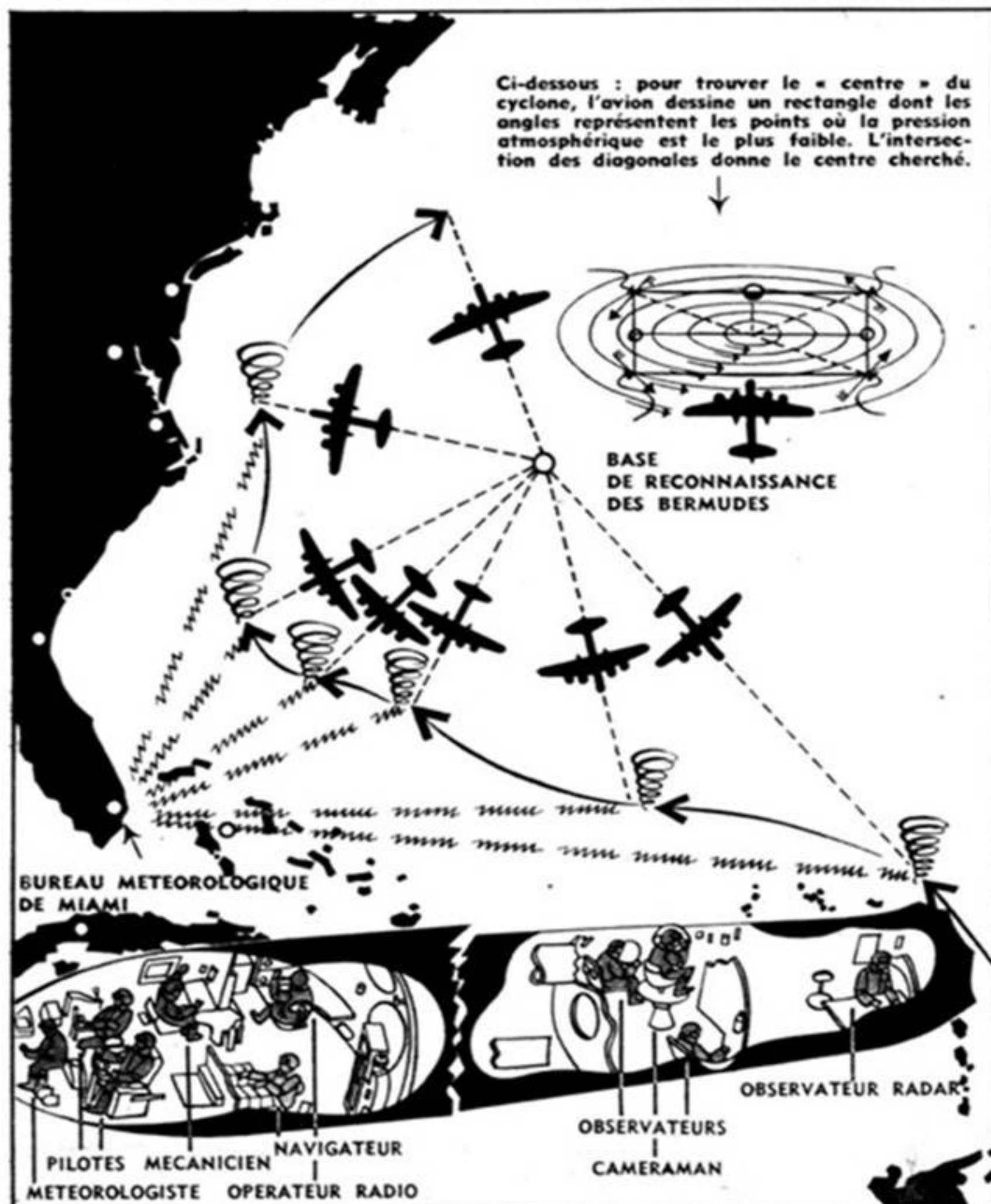
Texte de BERNARD LEROY d'après WALTER SCOTT - Dessins d'ANTONIO PARRAS



AVEC LES CHASSEURS DE CYCLONES

Schéma d'une opération de « chasse aux cyclones » : 1. Localisation du cyclone ; 2. déplacement vers le nord-ouest à 25 km/h ; 3. l'avion pénètre dans le cyclone, la côte est alertée ; 4. vitesse du cyclone réduite à

16 km/h ; 5. le mouvement vers la côte se poursuit, vitesse du vent : 150 km/h ; 6. le cyclone se détourne de la côte, les vents continuent ; 7. au-dessus d'eaux plus froides, les vents diminuent, le cyclone s'affaisse.



DE tout temps, entre les mois de juillet et de novembre, les cyclones ont ravagé, année après année, de vastes portions du globe. Bien avant que les explorateurs portugais n'eussent décrit le phénomène en 1494, les Indiens des Caraïbes lui avaient donné le nom de « hura can », d'où descend notre « ouragan ». Il n'y a pas encore si longtemps, on n'avait aucun moyen de prévoir ces terribles déchaînements de la nature. L'idée de les prévenir naquit dans le Pacifique.

Un cyclone, là-bas, s'appelle un typhon, mais ses effets, n'en sont pas moins désastreux. En 1944, deux forces d'assaut de la Marine américaine subirent d'importants dommages dans cette région, tandis qu'un autre typhon dévastait les Caraïbes, tuant huit cents personnes et détruisant d'un coup vingt-huit navires de combat. Il fallait aviser. On cherchait une idée. On la trouva...

UN LABORATOIRE VOLANT

Le Service de Recherches sur les cyclones, installé en Floride, emploie trente-cinq experts en météorologie et quelque cinquante pilotes des Forces Aériennes, sous le commandement du major Robert A. Kerr. Il fonctionne depuis avril 1956 et a été créé dans le but d'établir des prévisions plus exactes sur la force et l'intensité des cyclones, ainsi que sur la direction qu'ils prendront. Les « chasseurs de cyclones », ainsi qu'on appelle les spécialistes de ce service, doivent également étudier la formation de ces phénomènes, les raisons de leur naissance et de leur déclin.

Chacun des bombardiers modifiés qui font la chasse aux cyclones emporte donc une équipe de techniciens qualifiés.

Tout d'abord, dans le « nez » même de l'appareil, devant le pilote et le co-pilote, s'installe le météorologiste. Devant lui, une paroi vitrée et un tableau de bord. Par delà la vitre, il observe chaque manifestation visible du cataclysme qui commence, depuis la forme et la couleur des nuages jusqu'à la direction et à la vitesse du vent. Le tableau de bord, qui n'a rien de commun avec celui que consultent les pilotes, lui fournit avec une précision mathématique toutes les indications complémentaires sur les variations de pression et d'humidité aux différents points du cyclone. Presque tous ces instruments de mesures sont reliés à une machine enregistreuse qui inscrit les renseignements sous forme de perforations



Dans l'appareil malmené par le cyclone, le cameraman se fait maintenir par un camarade tandis qu'il filme l'évolution du phénomène.

dans des fiches. En même temps, le météorologiste confie ses observations à un dictaphone, tandis qu'un cameraman impressionne des centaines de mètres de pellicule. Un opérateur-radio transmet directement certaines indications urgentes au laboratoire de recherches. Les autres seront dépouillées, collationnées au retour. Cependant, avant même que l'appareil soit entré en contact avec le cyclone, un opérateur-radar en avait signalé l'approche et, peu de temps après, deux observateurs l'avaient confirmée. C'est donc, en dehors des pilotes, du navigateur et du mécanicien, six techniciens éprouvés qui constituent l'équipage. Quant au matériel lui-même, il atteint une valeur de cinq cent mille dollars.

ILS LUTTENT POUR LA VIE DES AUTRES

Il faut un courage à toute épreuve pour être « chasseur de cyclones ». Chacun de ces phénomènes a son individualité propre et ses manifestations inattendues, bien que le déroulement dans son ensemble suive toujours le même cours. C'est ainsi que, dans l'hémisphère nord, les cyclones se déplacent dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et atteignent leur vitesse de rotation maximum dans l'angle nord-est. Nos « chasseurs » redoutent cette région, mais ils ne l'évitent pas : c'est celle où ils recueillent la plus riche moisson. Et, c'est grâce à leur courage que sont évités de terribles dégâts, d'innombrables pertes de vies.

PISTOLIN

RESUME. — Le capitaine Rodolphe veut se venger de Pistolín. Il a décidé de faire brûler le cirque Maxim. Mais un éléphant s'en mêle, par gourmandise.



LA « Danse du Gaul », spectaculaire survivance d'une très ancienne tradition, se déroule dans l'île de Pentecôte, aux Nouvelles-Hébrides, tous les cinq ans.

Autrefois, dit la légende, un ancien, Tamalié, épousa une femme contre son consentement. Pour échapper à son mari, elle grimpa à un cocotier, mais Tamalié la suivit. Se voyant perdue, elle coupa en deux le sommet de l'arbre, s'attacha par les pieds à chaque touffe de feuille et se jeta dans le vide, amortissant ainsi sa chute. Son mari, n'ayant pas remarqué le stratagème, se jeta lui aussi dans le vide, à son tour, pour la rattraper, mais se tua...

De nos jours, la « Danse du Gaul » ou « Saut des Braves » perpétue la ruse de l'épouse de Tamalié.

UNE ETRANGE CONSTRUCTION.

Le « clan de l'igname », dont faisait partie Tamalié, dans la tribu des Bongwulwul, érige donc, tous les cinq ans, une tour en bois non équarri dont la base repose pour plus de sûreté sur le tronc d'un arbre coupé à deux ou trois mètres du sol environ.

La tour, qui a 20 mètres de haut, est placée sur une colline en un point bien dégagé. A première vue, cette construction grossièrement assemblée à l'aide de lianes, a un faux air de derrick à pétrole. Des morceaux de bois entourés de lianes, de façon à former de longs et étroits plongeurs ou trempins, sont disposés à différentes hauteurs.

Le trempin le plus bas est à cinq ou six mètres ; le plus haut, au sommet de la tour. Ils sont attachés en plusieurs points et, de leurs extrémités, pendent deux lianes qui ont été préparées longtemps à l'avance avec beaucoup de soin et qui ont une longueur et une élasticité déterminées.

La fête commence. Au pied de la tour, une centaine d'hommes et de femmes indigènes dansent à cloche-pied sur un rythme de cris et de battements de mains qui se répètent inlassablement.

La mère d'un sauteur entre en scène. Elle

berce et tend alternativement vers la tour un paquet de vieux chiffons et de feuilles qui représente son fils en sa première enfance. Tout en dansant, tantôt elle parle à la poupée, tantôt elle rappelle à l'assistance les hauts faits de son clan.

A l'extrémité du trempin, le sauteur, qui tient un bouquet de feuilles dans sa main droite, se contorsionne et récite une prière incompréhensible. Il étend les bras vers le ciel dans un geste de bénédiction. Il se penche en avant, se renverse en arrière, vacille.

C'est alors que des aides remontent les bouts des deux lianes qui pendent à l'extrémité du trempin et lui attachent, séparément, les deux pieds. L'homme continue son manège et danse presque sur place. Parfois, il donne un coup de pied dans le vide.

Mais la fièvre monte et le rythme s'accélère : la foule hurle. Alors, il saute...

Jetant son bouquet de feuilles vers le ciel, il s'élance dans le vide, tête première, bras écartés. Il semble planer un moment... les lianes se détendent et, très vite, au moment où l'homme est à environ un mètre du sol, le trempin casse net. L'ensemble ne sert d'ailleurs qu'une fois. Presque aussitôt, l'homme se relève et sourit. On coupe les nœuds de lianes qui l'empêchent de marcher, on lui arrose la tête d'eau douce.

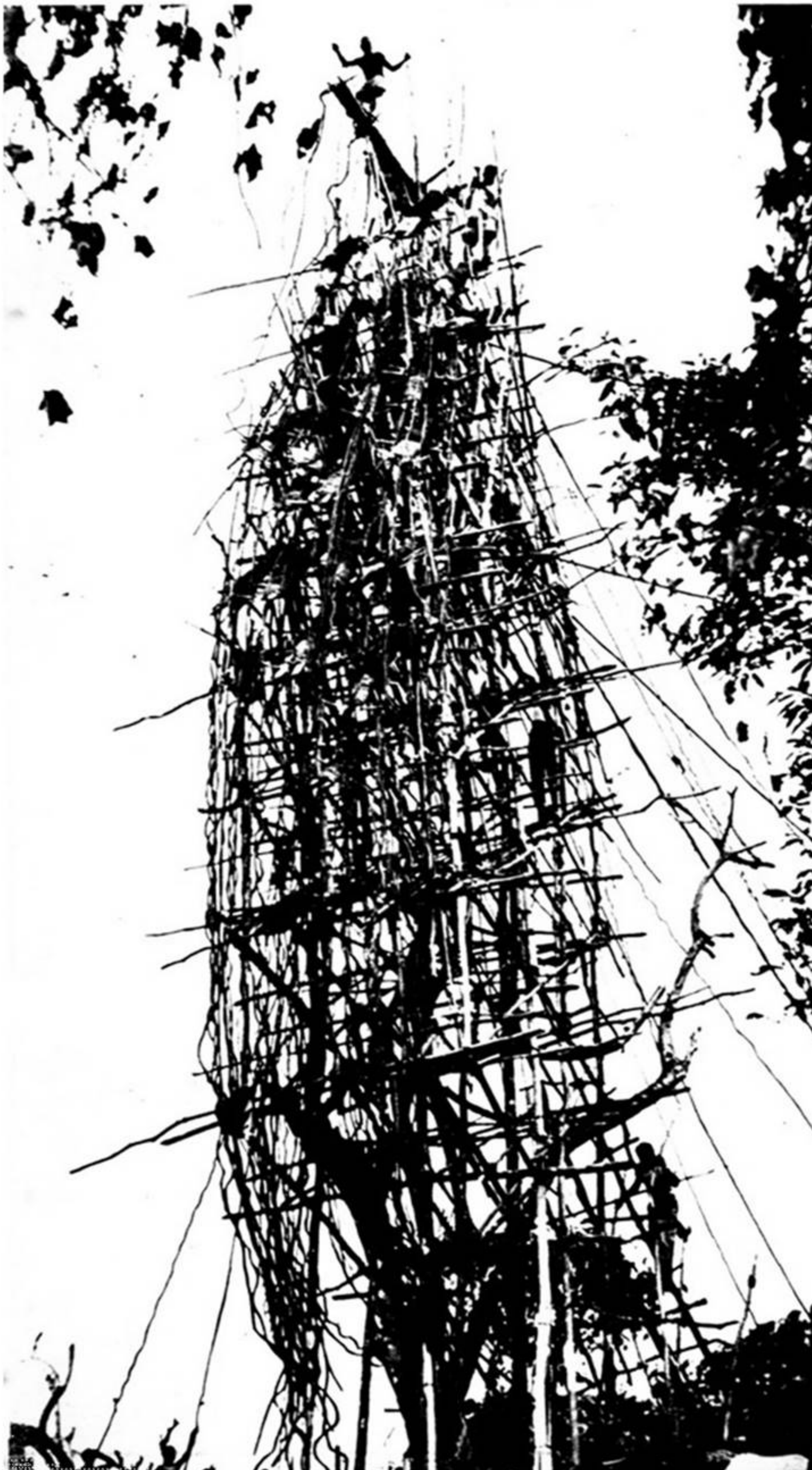
LA HIERARCHIE DES HAUTEURS.

L'heure avance. Une trentaine de sauteurs se sont succédé sur la tour depuis le début de la cérémonie. Ils ont sauté de plus en plus haut et c'est au grand chef de la région que revient l'honneur, maintenant, de s'élancer du dernier trempin, situé au sommet de la tour. Il choisit comme une pierre, rebondit sur le sol, retombe et se relève en poussant un grand cri. Les danseurs se bousculent au pied de l'édifice pour une dernière danse, la plus folle. Une ovation immense retentit autour du chef...

Soudain, les chants et les danses cessent : la fête est terminée, la foule se disperse...



Ci-contre à gauche : debout sur le trempin au sommet de la tour haute de 20 mètres, l'homme va sauter. Ci-dessus à gauche : retenu par une liane (invisible sur la photo), il tombe comme une pierre à la vitesse de 70 km/h. Ci-dessus, à droite : à l'arrivée au sol, ses camarades se précipitent pour le relever et défaire les lianes qui lui enserrèrent les chevilles. Ci-contre, à droite : rassemblée au pied de la tour, la tribu tout entière contemple le spectacle, en dansant sur place, frénétiquement, comme en transes.





C'est ainsi que

le Père Savon

vous offrira ses splendides jouets

Chaque jour, à 18 h 20, sauf le Dimanche, sur Europe N° 1... écoutez l'émission "Le Père Savon", et vous saurez tout ce qu'il faut faire pour gagner en quelques secondes le jouet de vos rêves !

Un bon conseil pour gagner : Le "Père Savon" ira partout en France, dans les villes et dans les campagnes. Vous le rencontrerez à l'heure de la sortie des écoles ; il vous posera une question très facile : si vous répondez bien, vous pourrez gagner un magnifique jouet. Un conseil : ayez toujours sur vous un dessus bleu d'étui de Persavon.

Attention

Collectionnez, dès maintenant, le plus possible d'étuis de Persavon ! Plus vous en aurez, plus le "Père Savon" sera content, et, vous savez que sa boîte est pleine des jouets dont vous rêvez !



BISON NOIR

RESUME. — Le sergent Benton part à la recherche du lieutenant Craig qui est porté déserteur. Celui-ci se lie d'amitié avec deux hors-la-loi dont il a fait la connaissance à Lost City.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER



P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — Un étrange visiteur s'est introduit chez l'Ancêtre qui avait convaincu M. Sébastien qu'une petite promenade matinale lui ferait le plus grand bien.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI

VOUS NE CROYEZ PAS QUE L'UN DE VOUS DEUX AURAIT DU RESTER LÀ-HAUT, POUR MONTER LA GARDE ?

J'AI FERMÉ LA PORTE À TRIPLE TOUR !

TROIS PETITS TOURS DE CLÉ ET ME VOILÀ DANS LA PLACE ! DES AMATEURS !... DE LAMENTABLES AMATEURS !

LE VOILÀ DONC CET OISEAU DE MAUVAIS AUGURE ?... SI, SEULEMENT JE POUVAIS SAVOIR CE QU'IL A DANS LE VENTRE... C'EST PEUT-ÊTRE COMME POUR LA PORTE.

TROIS PETITS TOURS DE CLÉ EN VIENDRONT PEUT-ÊTRE À BOUT ?

VOYONS... EN TOURNANT CETTE PETITE MANETTE... LÀ... COMME CECI...

MAIS... CE N'EST NI LA VOIX DU VIEIL OSTROGOTH, NI CELLE DE SÉBASTIEN !

EXACT, CHEVALIER... D'AILLEURS, NOS DEUX SUPER-DETECTIVES SONT AU MARCHÉ !

J'AI BIEN ENVIE DE MONTER VOIR LA TÊTE DE CE NOUVEAU VENU !

ALLEZ PAS RECEVOIR UN MAUVAIS COUP, SURTOUT !

PAS DE DANGER, ÇA TE FAIT TROP PLAISIR !

SI LE VISITEUR EN QUESTION SE FIGURE QU'IL VA NOUS COUPER L'HERBE SOUS LES PIEDS...

QUI VIENT LÀ ?

POLICE !

POLICE ?... VOUS ÊTES DE LA POLICE, VOUS ?...

SÛR QUE J'EN SUIS ET MÊME QUE TU VAS ME FAIRE LE PLAISIR DE LEVER LES MAINS, COQUIN !

BOUGRE DE TRIPLE BUSE !!!

ADIEU, VEAU, VACHE COCHON, COUVÉE *

MAINTENANT, IL FAUT RENTRER. J'AI HÂTE DE ME METTRE À L'OUVRAGE.

NOUS AUSSI, ON VA TRAVAILLER CE MATIN ON A LATIN

SUNT VERBA ET VOCES, PRAETEREAQUE NIHIL !

INITIUM SAPIENTIAE TIMOR...

FORMIDABLE !... DÈS QU'IL PARLE LATIN, IL NE ZOZOTE PLUS

MOI, JE CROIS QUE J'AIME ENCORE MIEUX L'ENTENDRE ZOZOTER

DÉJÀ MÊME À CETTE HEURE MATINALE ?

C'EST UNE HONTE, VRAIMENT !...



FANGIO
super-pilote (11)

**LA ROUTE LUI TUE
SON MEILLEUR AMI**

Déjà célèbre en Argentine, son pays natal (11), Fangio est arrivé en Europe où il retrouve Gordini. Ce dernier l'engage à la Coupe des petites cylindrées et au Grand Prix : les deux épreuves se soldent pour Fangio par des pannes, et il repart pour son pays.



Tristement, Fangio rentre en Argentine, pensant sincèrement qu'il n'est pas de taille à affronter les géants européens sur leur terrain. Et, tout de suite, il reprend « ses » courses, s'engageant dans le « Gran Premio 1948 », la plus longue épreuve sur route jamais organisée : Buenos Aires-Caracas, 9 600 km. Il choisit comme coéquipier son vieux ami, Daniel Urrutia, et c'est le départ à bord de la fidèle Chevrolet. Tout de suite en tête... et en panne : et l'on répare, sous un soleil de plomb, tandis que la meute passe, dans un ouragan de poussière. Puis, course échevelée pour recoller au peloton, remonter 80 voitures et finir 79^e, la première étape. Deuxième étape : 46^e. Troisième : 1^{re}.



Ensuite, Juan-Manuel se maintient dans les vingt premiers, se réservant pour la fin. Et la fin, c'est la lutte, roues dans roues, avec Oscar Galvez, le champion de Ford, sur les corniches péruviennes qui dégringolent sur le Pacifique. Il fait nuit et les phares sautent d'épingle en épingle en rasant de terribles précipices. A un moment, Fangio pense pouvoir passer en freinant plus tard, mais l'arrière de sa Chevrolet accroche l'avant de la Ford et c'est le tête-à-queue, puis le saut fantastique, en marche arrière, dans le ravin... Quand Juan-Manuel revient à lui, son vieux copain semble dormir : il est mort !



« Ce fut la minute la plus horrible de ma vie », dit Fangio, et il se jura de ne plus courir que seul. Quelque temps après, en janvier 1949, les pilotes européens reviennent pour la saison argentine et Fangio se voit immédiatement confier une monoplace pour le Grand Prix de Buenos Aires. Jean-Pierre Wimille, son maître, qu'il admire, et dont il copie d'instinct le style souple et coulé, alors que les autres conduisent en force, le reprend immédiatement sous sa coupe. Mais, un matin, à l'entraînement, le 28 janvier, la petite Simca part des stands avec Wimille souriant au volant. Elle ne repassera jamais plus ! De l'autre côté, pour éviter une femme qui traversait, Jean-Pierre s'est tué !

(1) Voir « Pilote » depuis le n° 18.

DESSINS DE POIVET

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE PAR FRANCK-DOMINIQUE



QUAND UN PILOTE A LE FEU AUX TROUSSES

Eh bien, oui ! je dois l'avouer bien humblement, il est plus facile de donner des conseils que de les exécuter, mais enfin, j'espère que ma leçon vous sera utile. Je vous répète qu'il ne faut jamais entrer trop vite dans un virage, et je vais vous prouver que j'avais raison de le dire, mais que j'ai eu tort de le faire.

Courant l'autre dimanche dans les Coupes de Vitesse de



J'entre trop vite dans la chicane et ce qui doit arriver arrive...



... le brusque refoulement de l'essence ne provoquait l'incendie.

La rage au cœur, je repars à la chasse, mais les secondes sont perdues et envolée la première place : je ne serai

Monlhéry, en catégorie Monomills — qui étaient mélangés avec des Juniors 1100 — j'avais eu la chance de prendre un bon départ et d'être largement en tête de la catégorie. Cela aurait dû m'inciter à « lever le pied » quelque peu pour conserver cette place honorable, mais la vue du second au classement général aidant, et l'envie de battre ce concurrent plus puissant me poussant, voyez ce qui est arrivé !



... sous forme d'un beau tête-à-queue, pas trop grave si...



Les extincteurs sont là, mais les concurrents me dépassent...

que second. Voilà l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire, amis lecteurs, je le reconnais bien volontiers.

10 DE CONDUITE



L'indicateur de direction, le « clignotant », est maintenant obligatoire : c'est en principe très bien. Et tous les nouveaux conducteurs s'en servent, souvent avec frénésie, comme on le leur a appris.

CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

• Voyez, par exemple, ce conducteur : il va tourner à droite et abaisse son levier d'indicateur de changement de direction avant de commencer sa manœuvre. C'est bien, dites-vous ? Eh bien ! non ! C'est au contraire ce qu'il ne faut pas faire, ou tout au moins, ce n'est encore qu'une partie de...

CE QU'IL FAUT FAIRE

Car indiquer votre changement de direction est bien, mais pas suffisant, surtout si vous avez un véhicule relativement lent. Vous devez avant tout vous assurer par votre rétroviseur que votre changement de direction peut se faire sans gêner personne. Si vous roulez à 50 sur une autoroute, une voiture peut très bien se préparer à vous doubler à 100 ou à 150, et votre plus beau clignotant ne l'empêchera pas de vous couper en deux, ou de se jeter sur la gauche pour tenter de vous éviter, ce qui arrive très souvent. Et le premier conducteur soutiendra qu'il est dans son droit en affirmant : « Mais j'avais mis mon clignotant. » Il sera tout de même un mauvais conducteur ! Et vous en serez un bon si vous attachez plus d'importance au rétroviseur qu'au clignotant, ce dernier servant surtout, en ville et sur route, pour annoncer très à l'avance ses intentions. Comme dit Fangio : « Pour bien conduire, il faut toujours voir loin, aussi bien en avant qu'en arrière... »

P. N. E. U. M. A. T. I. Q. U. E. S.

Savez-vous combien de véhicules roulent sur les routes du monde ? 152 millions, tout simplement, dont 118 millions de véhicules automobiles, 22 millions de motos, 11 millions de tracteurs agricoles et 1 million de petits véhicules divers.

Stirling Moss pourra officiellement courir bien que provisoirement sans permis de conduire, les autorités Britanniques acceptant de reconnaître sa licence américaine. Mais elles restent intraitables pour la conduite « civile » et Stirling a engagé un chauffeur...

C'est Samedi prochain, 7 mai, qu'aura lieu la « Journée sans accident » et tout sera mis en œuvre pour limiter le nombre des morts et des blessés. Pensez-y en prêchant la prudence et la courtoisie.

En Angleterre, garages « grande roue ». On appuie sur un bouton, une plate-forme arrive et l'on y gare sa voiture en notant soigneusement le numéro. Pour la reprendre, il suffit d'appuyer sur le bouton correspondant au numéro.

Nouveaux détails sur la petite Ford prévue pour 1961 et destinée à écarter le danger Volkswagen et Dauphine : elle sera à traction avant, et son moteur sera monté sur glissières pour qu'on puisse facilement le sortir de son compartiment.

C'est le 9 mai que sera présentée la nouvelle Peugeot, au Pré Catelan. Elle sera ensuite exposée au nouveau Palais des Sports, vedette d'une rétrospective Peugeot qui s'y tiendra du 11 au 29 mai.

N. Daninos présentera également en mai une version sport de la Facel- lia, dont la « Grand Tourisme » commence à sortir réellement.



Attention : ce bon vous permettra de participer à notre grand concours : « Un quart de siècle en Simca ».

PILOTE
N° 28

X15

à la fois FUSÉE et AVION



Fin, rocé, élégant, le X-15 « pose » à côté de l'énorme B-52, à huit réacteurs, qui lui sert « d'ascenseur ».

LE 15 octobre 1958, le premier des trois X-15 commandés aux usines californiennes North-American est livré au Centre des Recherches aéronautiques américaines. Le X-15 est un énorme réservoir volant de 10 m de long avec, devant, un poste de pilotage et un moteur-



Scott Crossfield, 38 ans, est le premier pilote ayant réellement volé sur le X-15. Il fut d'abord livreur de journaux. Après la guerre, faite comme instructeur de vol dans la marine, il devint pilote d'essai de la North American Aviation et se fit la main sur les avions les plus rapides. Il affirme avoir 100 % de chances de survivre à cette évasion hors de l'atmosphère. D'ailleurs, il n'exclut pas de voler vers une autre planète et est volontaire pour tenter le premier alunissage. Marié et père de cinq enfants, il tient à séparer nettement sa vie familiale de son travail et n'en parle jamais à sa femme.

fusée derrière, plus une petite aile de chaque côté et des surfaces de queue qui font tout de même ressembler l'ensemble à un avion. En tout, 15,25 m de long et 6,70 m seulement d'envergure. En bref, une sorte de fusée que l'on a transformée en avion ou, si l'on préfère, un avion ayant à peu près tout de la fusée !...

Mais il y aura un homme à bord ! Et c'est cela qui complique le problème, car il faudra bien qu'il survive à l'aventure ! A l'encontre des fusées, le X-15 ne doit pas faire qu'un seul vol. Scott Crossfield, le pilote d'essai, et ses divers successeurs ne sont pas des gens sacrifiés, loin de là ! Ils seront, au contraire, bien précieux pour raconter, après chaque vol, ce qui s'est passé, comment l'avion a réagi et comment ils ont réagi eux-mêmes alors qu'ils étaient isolés dans leur cabine étanche où l'on avait recréé, juste pour eux, les conditions de vie existant 160 km plus bas, sur cette bonne vieille terre...

QUATRE MILLIONS ET DEMI LE KILO !

Avril 1959 : depuis un mois déjà, Scott Crossfield vole sur le X-15, mais celui-ci est toujours resté solidement fixé sous l'aile de son avion-porteur, un bombardier stratégique B-52 à huit réacteurs, spécialement modifié.

Le 8 juin 1959, Crossfield s'installe encore à bord du X-15. Au terme d'une montée à 12 000 m, le gros bom-

bardier, sur un signal de Crossfield, se sépare de sa précieuse charge et, aussitôt, le X-15 se met à descendre rapidement, car il n'est pas question, pour ce premier vol libre, d'allumer les fusées ! Pendant la descente, Crossfield étudie l'appareil, ses réponses aux commandes... Pour la première fois, le pilote fait véritablement voler un avion qui coûte quatre millions et demi le kilo ! Même en francs légers, cela fait beaucoup... Dame ! Le X-15 est presque entièrement fabriqué en Inconel X, alliage spécial de nickel, et en Titane, alliage léger résistant également à la chaleur. Ces deux métaux coûtent plus cher que l'or et, de plus, ils sont très difficiles à travailler. Pour construire les trois X-15, il a fallu trouver de nouveaux procédés d'usinage et surtout de soudure, car la presque totalité de l'avion est soudée, comme un pipe-line ! Recouvert d'une couche sombre de peinture au silicone, l'ensemble est capable de tenir jusqu'à des températures de plus de 600° sans déformation...

Ce mur de la chaleur, Crossfield ne l'a pas encore approché, mais cela ne va pas tarder...

Le 17 septembre 1959, le X-15, amené à 11 600 m d'altitude par son avion mère, commença ses vols autonomes. Cette fois-ci, les réservoirs n'étaient plus vides, mais contenaient de l'oxygène liquide et de l'ammoniaque pour alimenter les huit fusées, qui peuvent fonctionner ensemble ou séparément. Crossfield était engoncé dans sa combinaison spatiale à double paroi dans laquelle circule de l'azote à haute pression et à basse température. Sa tête était entièrement enfermée dans un casque étanche qui s'emplissait continuellement d'oxygène, également sous pression. Ainsi, le pilote est d'abord enfermé dans une cabine étanche et, en plus, dans une combinaison à l'intérieur de laquelle il peut respirer et trouver une pression normale, même lorsqu'il se trouvera en dehors de l'atmosphère...

LES VOLS FUTURS...

Actuellement, le X-15 vole avec un ensemble de fusées fournissant 7 260 kg de poussée, chiffre insuffisant pour atteindre les hautes vitesses. Son propulseur définitif, le XLR-99 de la firme Reaction Motors, est prêt maintenant à être monté. Il s'agit d'une fusée unique donnant près de 23 t de poussée !

Avec cette puissance, les choses vont changer... Et le X-15 va enfin pouvoir donner toute sa mesure. Voyons comment les vols doivent se passer :

Parti d'Edwards, le B-52 amène le X-15 à une altitude de 12 000 m. Lorsque le bombardier atteint la vitesse de 800 km/h, le X-15 est largué. Il pèse alors 15 t, soit 800 kg par m² de surface de ses ailes. Il est cinq fois plus lourd qu'un fer à repasser !

Crossfield doit faire vite, car son appareil plonge déjà vers le sol ! Sur son pupitre de gauche, il actionne sa commande de mise à feu de sa fusée. Plaque au dossier de son siège par la fantastique accélération, Crossfield pèse maintenant 600 kg au lieu de 80 kg, et tout geste lui est pratiquement impossible, mais il commande encore son avion grâce à deux petits manches placés devant ses mains, au bout des accoudoirs. Sans bouger au-

tre chose que ses poignets et ses doigts, il continue de piloter. Le petit manche de droite est la réduction du grand. Tant que l'avion évolue dans un air encore sensible, Crossfield utilise ce manche et ses gouvernes classiques répondent... Mais le X-15 continue sa montée foudroyante ! A chaque seconde, il « maigrit » de 100 kg — 100 kg de liquides brûlés ! — et il va de plus en plus vite... Crossfield est maintenant plongé dans le noir, mais son éclairage du tableau de bord lui permet de voir ses cadrans et de savoir quelle position il occupe. Toujours plaqué contre son siège, assommé par l'accélération, il doit garder sa connaissance et continuer à tenir sur sa route ce monstre qui semble avoir juré sa mort ! Ses doigts de la main droite manipulent le petit manche, mais, progressivement, il sent que les commandes « mollissent » ! Les gouvernes classiques ne peuvent plus « mordre » sur l'air et maintenir l'avion... Celui-ci est trop haut ! Il n'y a plus assez d'air ! Crossfield lâche alors le petit manche de droite, et sa main gauche agrippe l'autre petit manche qui est devant elle. Ce manche commande de toutes petites fusées situées en bouts d'ailes. Crossfield ouvre ou ferme ces petits « jets » qui, par réaction, font basculer lentement l'avion d'un côté ou de l'autre... Grâce à ce système, le pilote a toujours le contrôle de son appareil...

Voilà près d'une minute et demie que l'enfer s'est déchaîné à l'arrière de l'avion. Celui-ci a consommé neuf tonnes et vidé ses réservoirs et, tout à coup, la fusée s'éteint. Un silence absolu règne maintenant, mais l'avion continue sur sa lancée et décrit une gigantesque parabole avant de retomber vers la terre. Au sommet de cette parabole, le X-15 a perdu sa vitesse... A 160 km d'altitude, Crossfield, qui pesait 600 kg tout à l'heure, ne pèse plus rien du tout. Mais cet état de pesanteur nulle ne doit pas durer infiniment. Crossfield le sait bien, et il sait aussi que son avion commence à retomber, à reprendre sa vitesse et à s'approcher des couches de l'atmo-

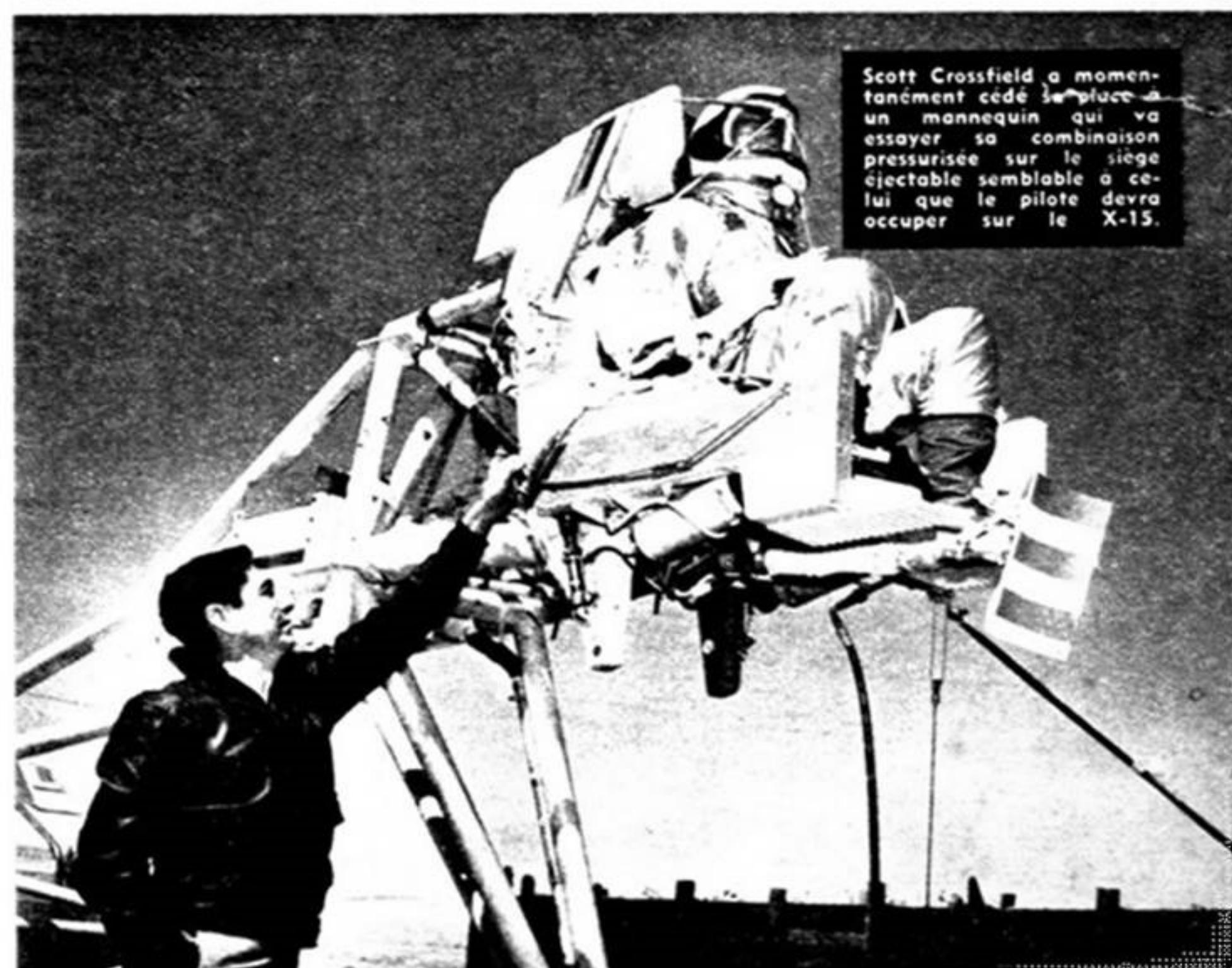
sphère où l'air redevient « consistant ». Grâce à ses commandes par « jet », il oriente son appareil le nez en avant. C'est le moment crucial du vol ! Crossfield se sent projeté en avant, dans les bretelles de son harnais ! Les commandes classiques commencent à « mordre ». L'air entoure maintenant de nouveau l'avion, et son frottement commence à se faire sentir sérieusement... Attention à la chaleur !

Crossfield tire du bout des doigts sur son petit manche et, tel un ricochet, le X-15 bondit à nouveau vers le ciel... Quelle « ressource » ! Crossfield encaisse encore une accélération épouvantable... Il est maintenant tassé sur son siège et pèse à nouveau plus d'une demi-tonne ! Mais il est resté maître de son monstre diabolique qui, après le premier bond, recommence à plonger vers le sol. Il va falloir recommencer l'opération ! Mais Crossfield a vu que la vitesse était tombée un peu, à la suite du premier ricochet... N'importe, le nez de l'avion et ses bouts d'ailes sont chauffés à blanc. Toute la peau de l'appareil est chaude comme une plaque de cuisinière, et si Crossfield n'était enfermé dans une combinaison dans laquelle circule de l'azote liquide à — 185°, et installé dans une cabine elle-même refroidie, il serait proprement rôti comme un poulet !

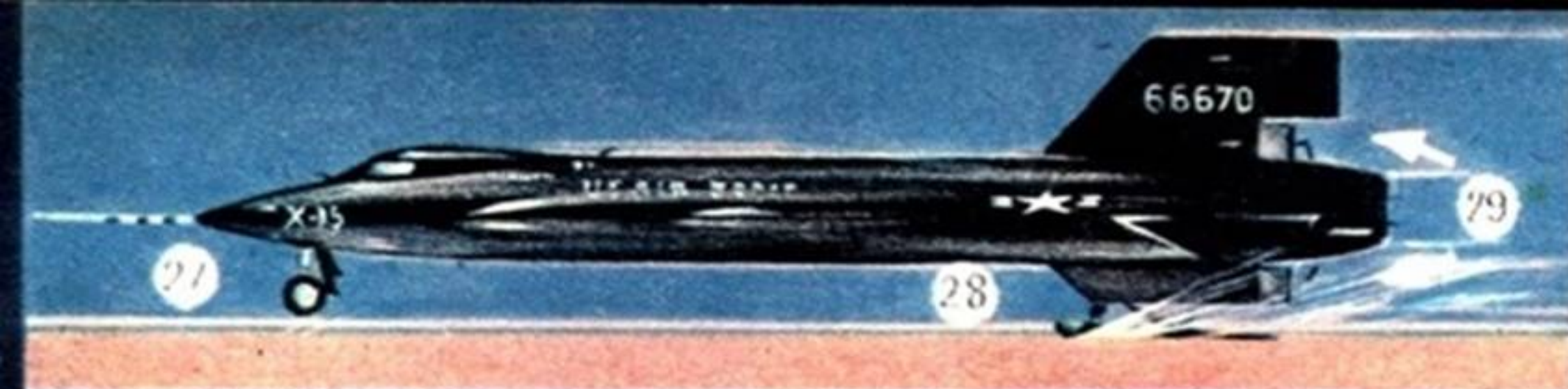
A force de ricochets, de rebondissements, de dosage des commandes, l'avion est enfin devenu plus sage... L'altitude diminue, le X-15 n'est plus qu'un planeur encore supersonique, mais Crossfield voit maintenant la terre, en dessous... Les radars, qui ne l'ont pas quitté une seconde, le « tirent » vers Edwards. Crossfield peut reprendre ses commandes normales, manche et pédales de direction. Il est redevenu un pilote comme les autres...

J. GAMBU.

EN PAGES SUIVANTES NOTRE PILOTORAMA

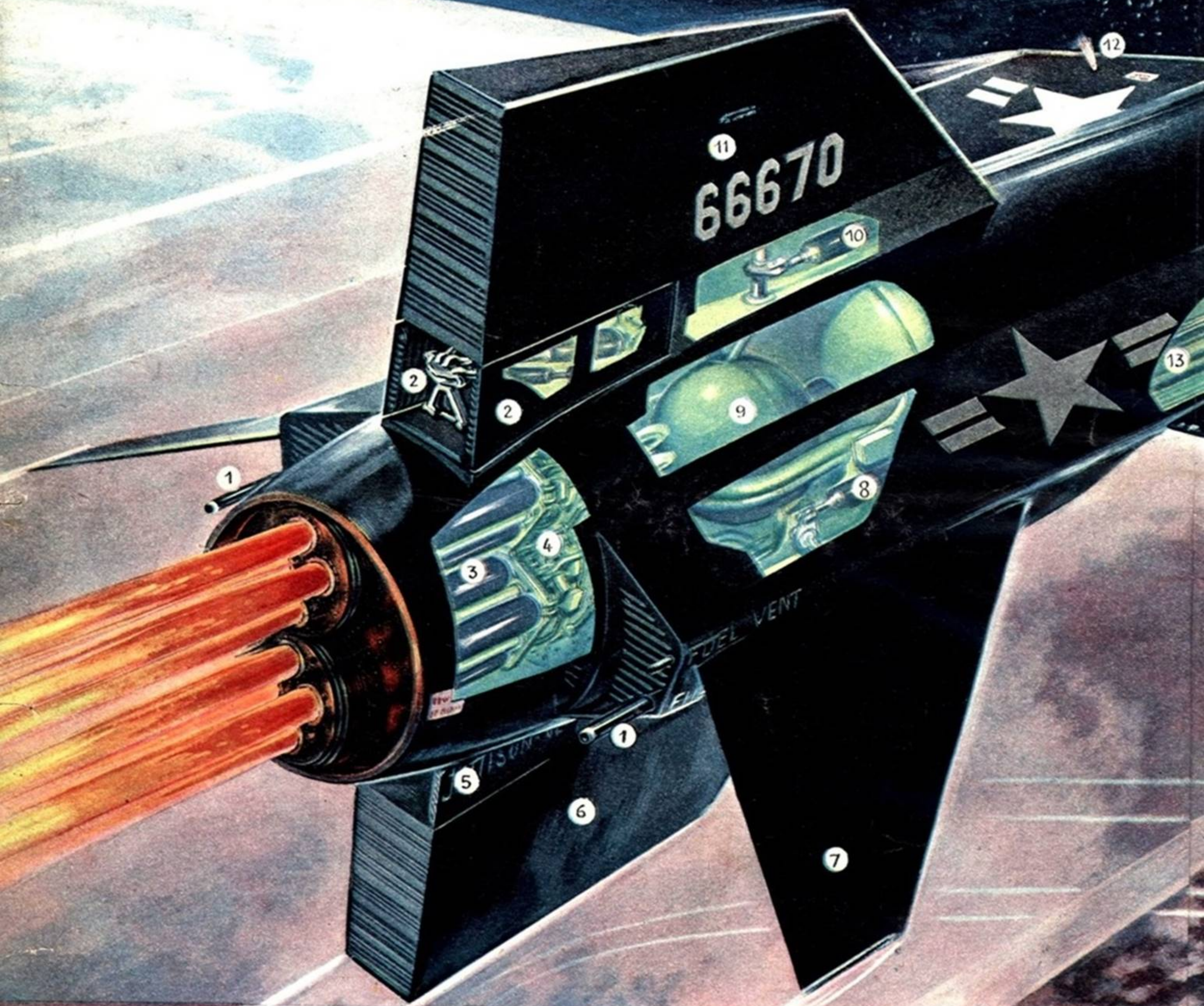


Scott Crossfield a momentanément cédé sa place à un mannequin qui va essayer sa combinaison pressurisée sur le siège éjectable semblable à celui que le pilote devra occuper sur le X-15.

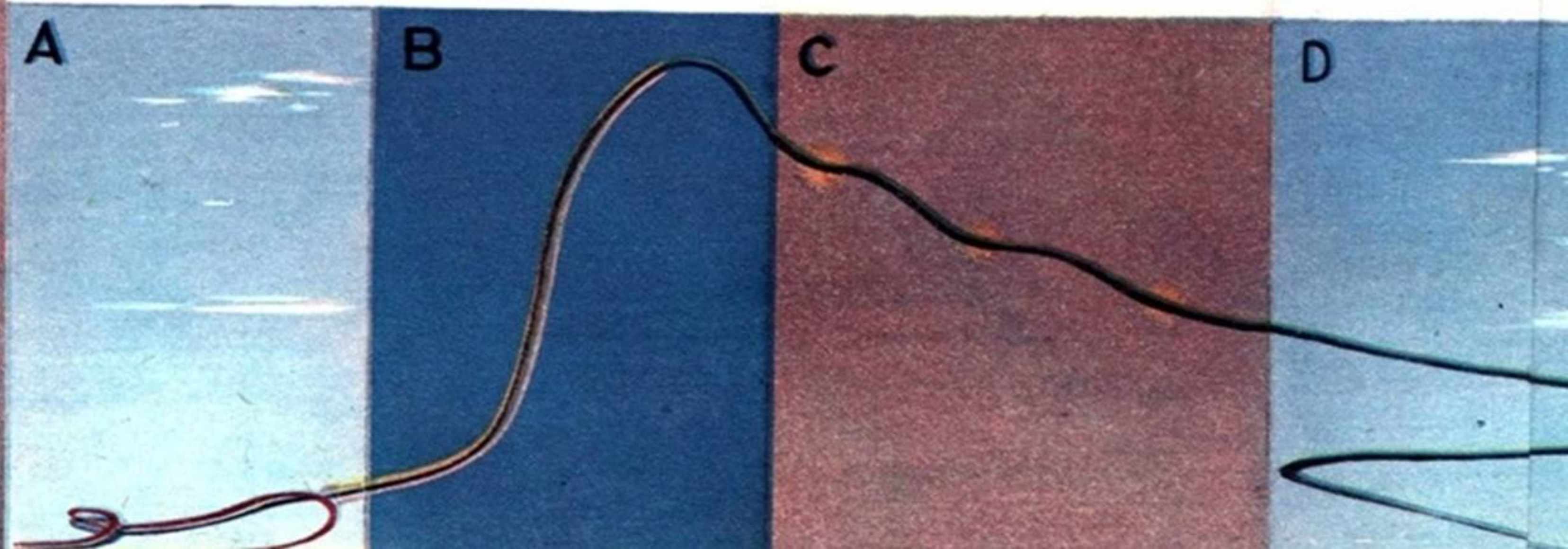


Pilote

X-15



LE VOL SPATIAL DU X-15. — En A, le X-15, porté par le bombardier B-52 rejoint lentement son altitude de lancement. Cette partie du vol a lieu dans les basses couches de l'atmosphère... A près de 12 000 m, le B-52 largue le X-15 dont le pilote allume aussitôt les fusées... En B, sous l'énorme poussée des deux moteurs-fusées, l'avion grimpe, en une minute et demie, jusqu'à plus de cent kilomètres de hauteur. Le ciel est bleu sombre... Puis, fusées éteintes, le X-15 poursuit sa course, perd sa vitesse et commence à tomber. En C, la phase critique du vol !... Le X-15 se heurte au mur de la chaleur et rebondit successivement sur les différentes couches de l'atmosphère avant de perdre totalement sa vitesse. En D, le ciel est redevenu bleu et le X-15, glissant comme un planeur, rejoint finalement le sol.





1. Evacuation combustible. — 2. Aérofrein supérieur. — 3. Groupes fusées. — 4. Groupes turbo-pompes. — 5. Aérofrein inférieur. — 6. Partie inférieure d'empennage larguable. — 7. Gouverne profondeur et gauchissement. — 8. Vérin hydraulique de commande de gouverne. — 9. Réservoir d'alimentation des turbo-pompes. — 10. Vérin hydraulique de commande de direction. — 11. Gouverne de direction. — 12. Tuyère de contrôle de gauchissement. — 13. Tuyauterie circuit carburant et combustible. — 14. Attache voilure et fuselage. — 15. Vérin hydraulique de commande de volet. — 16. Volet de courbure. — 17. Cadre de fuselage. — 18. Réservoir d'ammoniaque (combustible). — 19. Réservoir d'oxygène liquide (combustible). — 20. Commande de vol. — 21. Réservoir de nitrogène liquide (refroidissement et conditionnement). — 22. Caméras. — 23. Compartiment équipements électriques et hydrauliques. — 24. Verrière larguable. — 25. Siège éjectable. — 26. Tuyères de contrôle profondeur et direction. — 27. — Atterrisseurs avant. — 28. Patin d'atterrissage escamotable. — 29. Aérofreins supérieur et inférieur ouverts. — 30. Bombardier B-52 transporteur du X-15.

LA SECURITE DU PILOTE. — En cas de danger, le pilote resterait à bord, enfermé dans sa combinaison spatiale, jusqu'à ce que l'avion, tombant vertigineusement, se freine de lui-même au contact de l'air de plus en plus dense à mesure que l'altitude diminue... Parvenu à moins de 12 000 m, le pilote peut alors songer à évacuer son appareil. Ramenant ses pieds en arrière sur deux gouttières où ils seront maintenus, le pilote verra également ses coudes et ses mains bloqués par des étriers et, automatiquement, sa verrière sera larguée. Immédiatement, l'éjection du

siège aura lieu sous l'action, non pas d'une cartouche ordinaire, mais d'une petite fusée. Sitôt extrait du poste, le siège sera stabilisé par des ailettes se déployant de chaque côté des épaules du pilote. Après un certain temps de chute, un premier parachute freine la descente, puis, à une altitude de 3 500 m, le parachute principal s'ouvre à son tour et amène doucement au sol le pilote débarrassé de son siège. Pendant tout ce temps, le pilote a été fourni en oxygène sous pression, grâce à la bouteille autonome placée sous le siège.



les SELF-JOUETS de JEAN MICHEL

CIRCUIT PRINCIPALEMENT UTILISABLE POUR "MICRO RACER"

LE GRAND

CIRCUIT

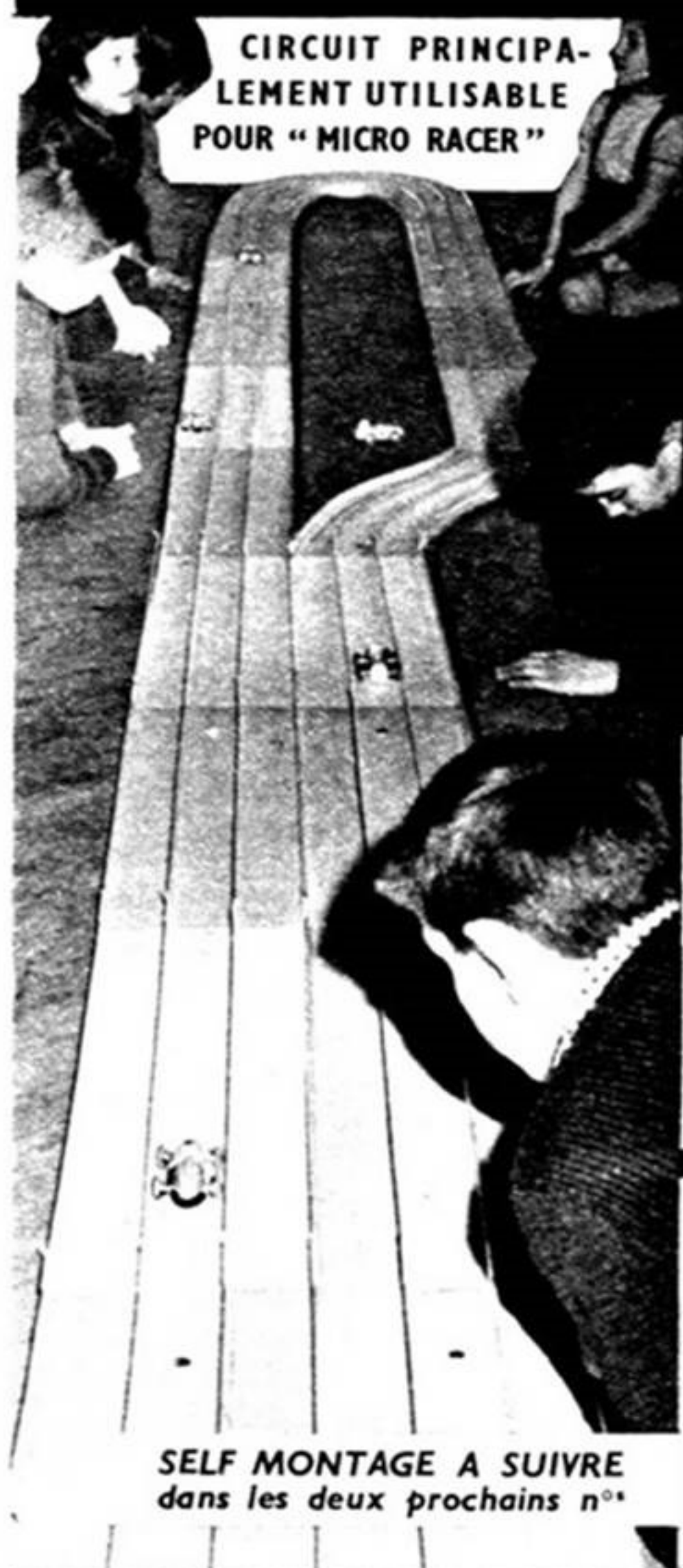
"PILOTE" ...



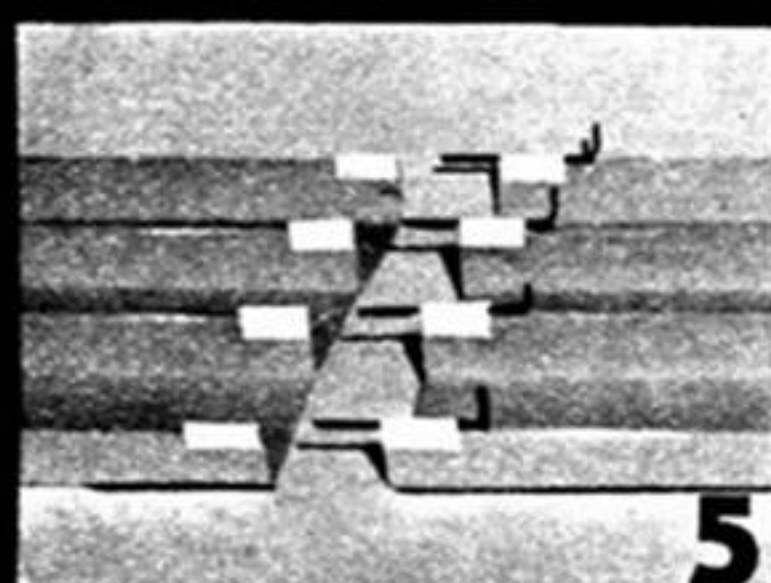
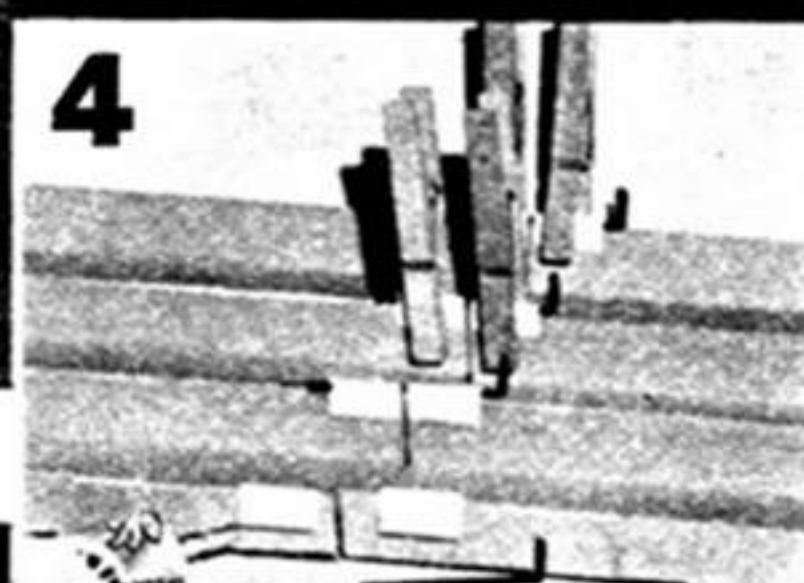
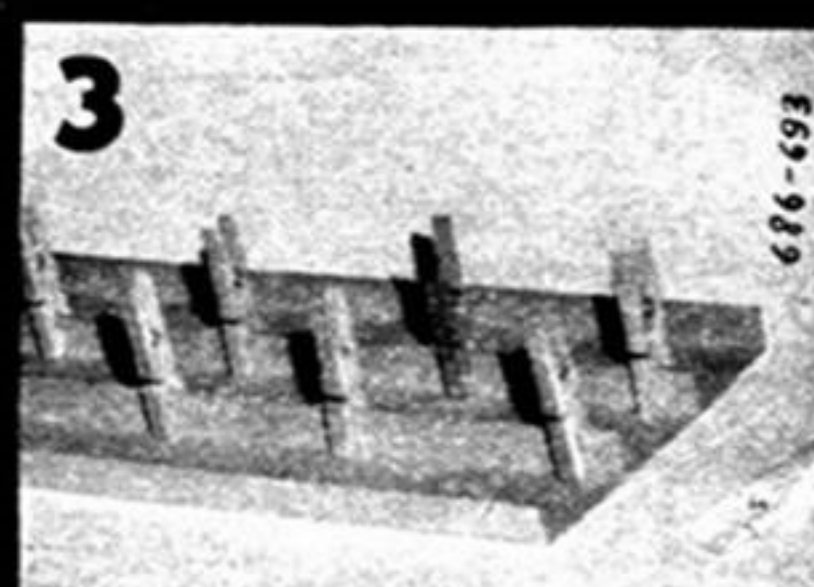
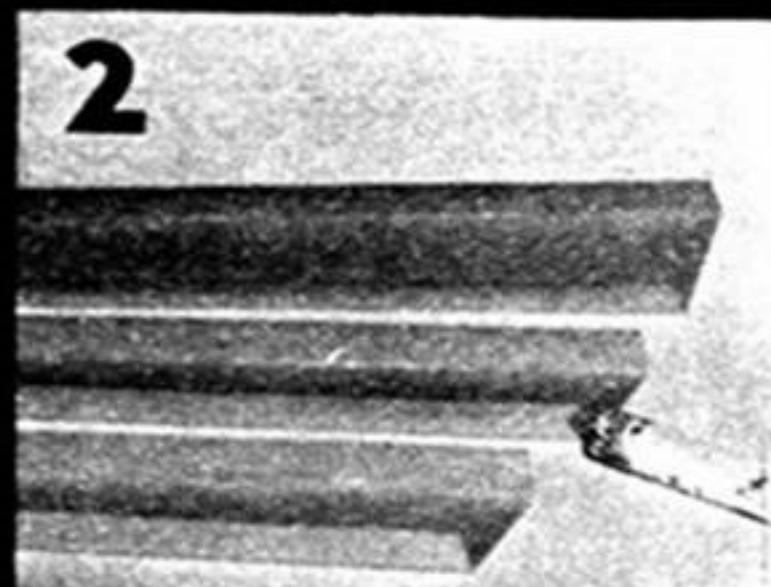
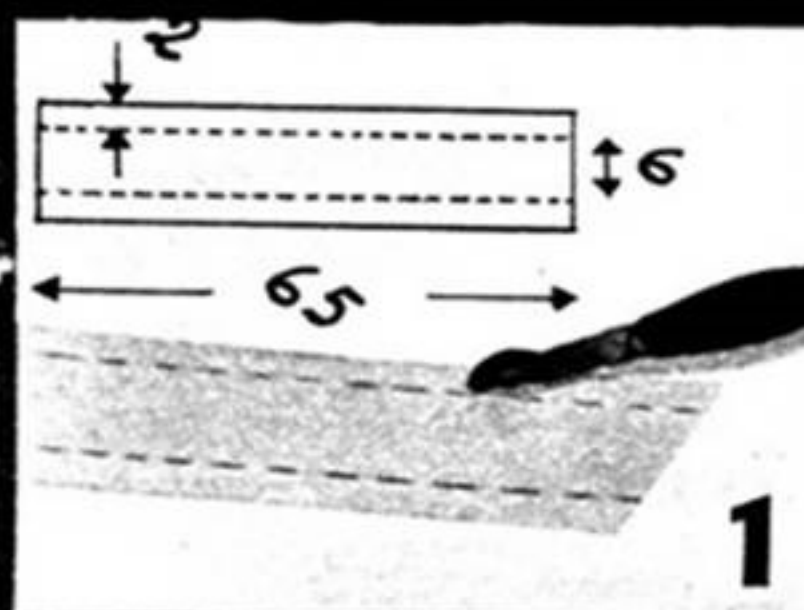
C'est pour organiser de splendides compétitions de voitures de poche que trois lecteurs de « Pilote » m'ont aidé à fabriquer ce circuit ; il est conçu pour faire rouler, moteur durant, des petits micro-racers, en vente dans le commerce, et d'autres modèles de toutes marques.

Mais voici comment vous allez vous organiser : Faites équipe à trois minimum. Chacun de vous, avant de participer aux courses, réalisera un tronçon de route par aiguillage, soit 17 tronçons. Occupons-nous d'abord des tronçons en ligne droite.

Découpez dans du carton les tronçons-modèles (1), et pliez les rebords en incisant. Réunissez (en collant) (2), les aiguillages trois par trois. Maintenez les collages (3) par des pinces à linge. Fabriquez des petits crochets en fil de fer de 6 cm en série et collez, à cheval, des carrés de papier à dessin de 2 cm sur chaque triple aiguillage (4). Les collages terminés (non sur les crochets), vous pourrez emboîter les routes comme des rails (5). Puis essayez vos racers (6). Vous posséderez donc (voir le circuit entier, en haut de page, à gauche, et son plan, en bas de page, à droite), 17 triples tronçons.



SELF MONTAGE A SUIVRE dans les deux prochains n°



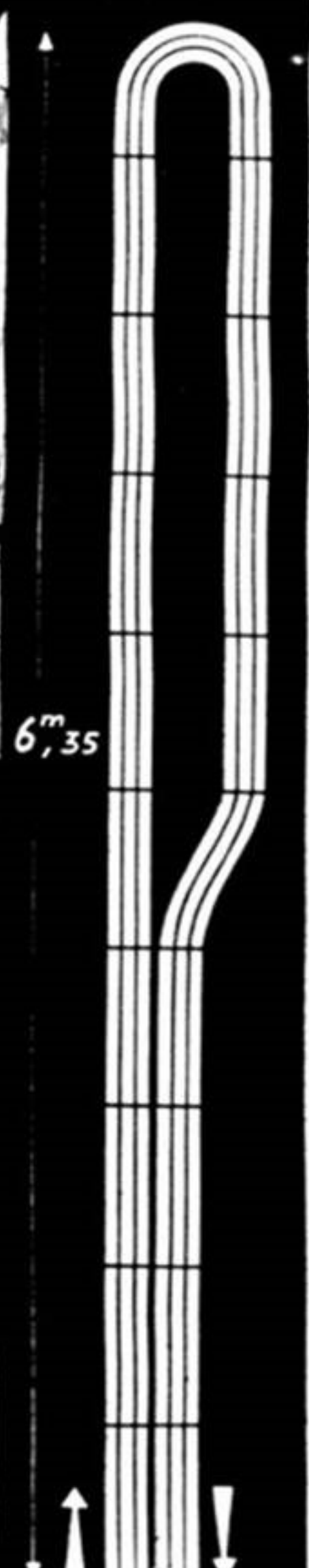
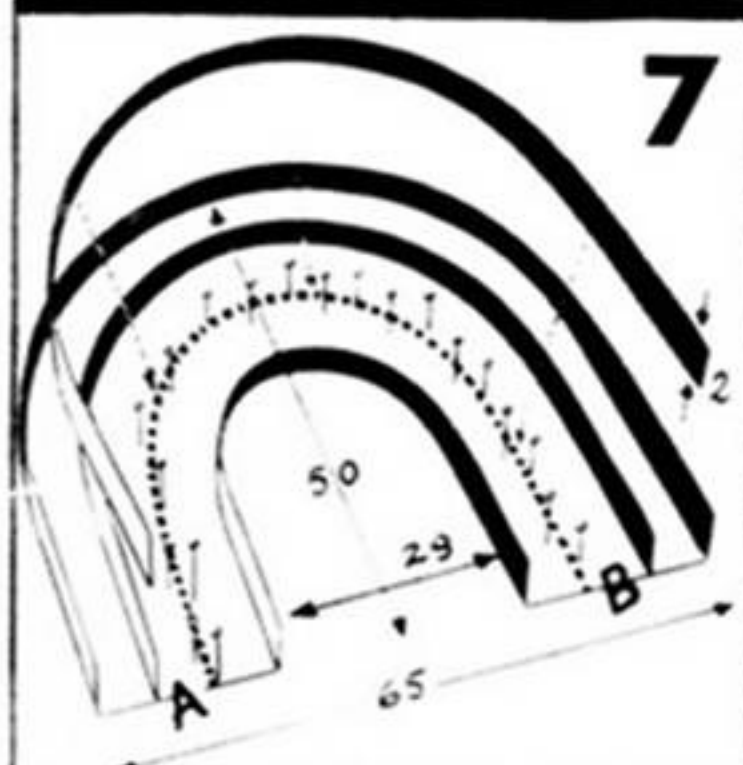
... ET SON GRAND VIRAGE

— Maintenant, nous allons fabriquer le grand virage en épingle à cheveux (7 et 8) et la jonction en S (9 et 10).

LE GRAND VIRAGE : Découpez dans un carton de 50 cm x 60 cm le fond du virage en forme de fer à cheval (7). Découpez des bandes de 2 cm de large. Tracez au crayon les deux séparations des trois routes et piquez provisoirement en slaloms des séries d'épingles pour maintenir les collages des bandes. Joignez enfin (A) et (B) avec deux triples tronçons droits par le système des carrés de papier et crochets décrits plus haut.

LA JONCTION EN S : Découpez cette jonction dans un carton rectangulaire de 47 cm x 65 cm et collez les séparations de routes (9), comme pour le grand virage. Ajustez (C) et (D) aux tronçons droits avec le système de crochets (10).

Le principe de routes à emboîtement permet un démontage et un rangement faciles. Vous pouvez cependant punaiser les routes au sol, si vous disposez d'une assez grande surface de grenier. La semaine prochaine nous parlerons des obstacles.



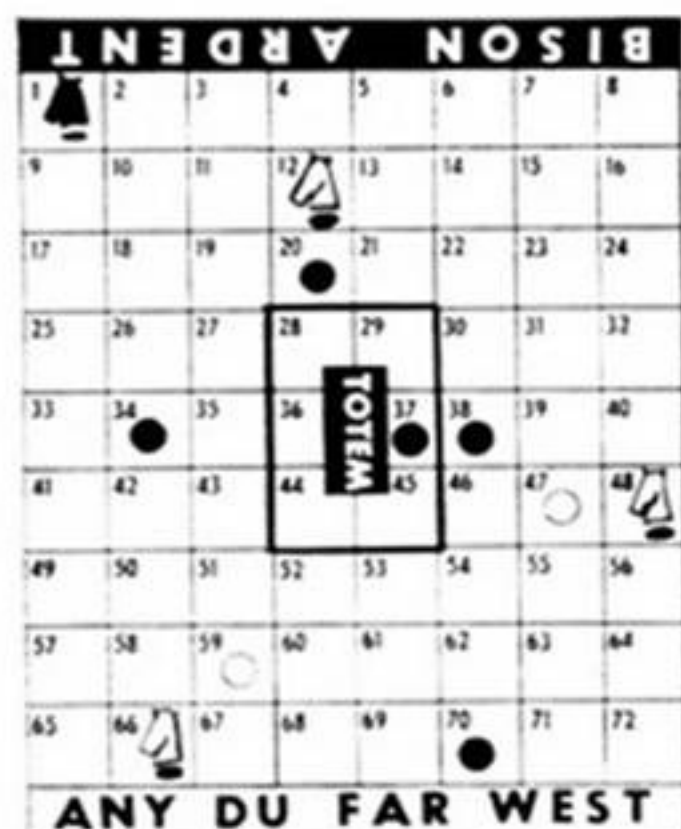
TOP! TOTEM UN "MOT DE PASSE" HAUT PERCHÉ

MELEE très ouverte : les Blancs sont dispersés et les Rouges s'apprêtent à entrer tranquillement dans l'enceinte sacrée du Totem.

Mais Any du Far West ne se tient pas pour battue. Elle fait sonner le clairon pour rassembler ses cow-boys blancs et tenter une dernière manœuvre. Ce sera la bonne !...

Les Blancs vont jouer et gagner en trois coups effectifs, en marquant dix points.

Vous pourrez voir en page 31 si vous avez trouvé la solution de ce problème.



En attendant, vos amis Any du Far West et Bison-Ardent vous rappellent que ceux, parmi vous, qui n'ont plus les numéros de « Pilote » ou nous avons expliqué la règle du jeu, peuvent nous écrire : nous la leur enverrons s'ils joignent à leur demande une enveloppe timbrée à 0,25 NF et portant leur adresse complète et lisible. Nous vous remercions aussi que le jeu du « Top-Totem » est en vente chez tous les marchands de jouets et dans les grands magasins.



CE cliché pittoresque évoque un quartier de Paris non moins pittoresque (et haut perché), dont le nom est le « mot de passe » que Françoise Dorin, Jacques Bénétin et René Marc donneront à deviner dimanche prochain 8 mai, à 10 h et à 11 h 10, aux auditeurs de Radio-Luxembourg et de Radio-Monte-Carlo.

Voilà qui peut vous préparer à gagner les 500 NF offerts par les biscottes Prior à qui devinera cette énigme (facile !) parmi les candidats interrogés dimanche au cours de l'émission « Le mot de passe », dans une ville dont le nom ne sera connu que sur l'instant même. Peut-être ferez-vous partie de ces heureux !

Jeudi dernier, vous avez sûrement trouvé le nom de cet écrivain méridional, évoqué par Jacques Bénétin et René Marc déguisés, pour l'occasion, en joueurs de pétanque : il s'agissait de Marcel Pagnol, bien sûr !

LE MÉDIUM DE MARCEL FORT

VOICI d'abord comment se déroule le jeu. L'explication viendra après. Vous vous baptisez fakir ou magicien, pour l'occasion. Quant au camarade qui joue le rôle de médium, vous l'isolez dans la pièce voisine, porte fermée. Ensuite, vous demandez au groupe des spectateurs restés avec vous de choisir un objet autour de vous. Admettons qu'il s'agisse de la pendule. Chacun garde ce choix bien en tête et vous faites rentrer le médium qui va deviner quel objet a été choisi.

Pour cela, vous lui posez un certain nombre de questions auxquelles il répond par oui ou par non :

- Est-ce un vase ?
- Non.
- Est-ce le lustre ?
- Non.
- Est-ce la soupière ?
- Non.
- Est-ce la table ?
- Non.
- Est-ce la pendule ?
- Oui !

Comment le médium a-t-il pu deviner ? Simplement parce que vous êtes son complice : vous lui avez dit, d'abord (avant que les

autres arrivent) que le nom de l'objet à deviner suivrait immédiatement celui d'un objet qui a des pieds (la table). Ce n'est pas plus difficile que ça.

Pour les fois suivantes (afin de bien prouver que votre médium est doué d'un pouvoir mystérieux), vous aurez établi d'autres conventions. Ainsi, le nom de l'objet à deviner sera le cinquième de la liste, ou bien il suivra celui d'un objet en métal, etc. Toutes les combinaisons sont possibles. Et dans un ordre donné. Il suffit d'avoir une bonne mémoire.

Pour que l'effet soit plus saisissant, vous pouvez même faire une mise en scène parfaitement inutile, mais très spectaculaire : vous pouvez porter un turban de fakir, bander les

yeux de votre médium, toucher son front, faire des passes dites « magnétiques », etc. Je laisse voguer votre imagination, je suis certain qu'elle vous inspirera toutes sortes d'idées géniales. A la semaine prochaine. Salut !



PIERRE BELLEMARE : JEAN OU BLAISE ?

Robillard goûte quelques jours de repos sur une plage. Hélas ! pas pour longtemps : déjà une nouvelle affaire le réclame. Tout au plus peut-il espérer que ce problème sera facile à résoudre, et que, rapidement, il retournera aux joies du transit. Mais... sait-on jamais ?



Alors qu'il prend un bain de soleil, cet après-midi-là, l'inspecteur Robillard voit sa sieste troublée par l'arrivée imprévue d'un agent.



Dix minutes plus tard, Robillard s'est rhabillé et il est sur les lieux. La victime, M. Pouspas, a été tuée. Lui annonce-t-on, d'un coup de feu.



Deux suspects : les deux neveux. Le premier, Jean, affirme qu'il se trouvait à 500 mètres de la maison quand il a entendu la détonation.



L'autre neveu, Blaise, se trouvait également près d'un autre bois, à 500 mètres de la maison. Il affirme ne pas avoir entendu la détonation.



Pas d'accord, inspecteur Robillard !

Ne croyez donc pas si vite ce que l'on vous raconte ! Après tout, ce Blaise, vous ne le connaissez pas, vous devriez vous méfier... Page 31 vous saurez pourquoi.

SI VOUS AVIEZ VÉCU AU TEMPS D'AGAMEMNON... (I)

par Renée PASCAL

DEVANT l'accueil enthousiaste que vous avez bien voulu faire à notre alphabet hiéroglyphique et au conte égyptien qui vous en enseignait l'usage, nous avons pensé que vous aimeriez continuer dans cette voie. Nous allons donc vous initier à une autre écriture, très ancienne elle aussi, puisqu'elle précède l'emploi de l'alphabet grec tel que nous le connaissons aujourd'hui : l'écriture mycénienne.

Mais attention : les difficultés vont croissant. Il s'agit, cette fois, d'un alphabet syllabique. Nous vous avons parlé de cette forme d'alphabet à propos des différentes écritures égyptiennes. Vous vous souvenez donc, sans doute, que, dans cette forme d'écriture, cha-

quequel d'entre vous n'a jamais entendu prononcer le nom d'Agamemnon ? Avec ceux d'Achille et de son ami Patrocle, ceux de Priam, d'Andromaque et d'Hector, il évoque le long poème d'Homère, *L'Illiade*, qui retrace un épisode de la guerre de Troie. Or, Agamemnon, chef des rois qui assiégèrent Troie, était lui-même roi d'Argos et de Mycènes, aux environs du XIV^e siècle avant J.-C.

Mycènes était alors l'une des villes les plus puissantes et les plus civilisées de la Grèce, l'une des deux principales cités de l'Argolide, au nord-est du Péloponnèse. Sa civilisation lui venait de l'île de Crète et de sa capitale Cnossos.

Là se place encore une légende dont vous connaissez certainement les grandes lignes. C'est à Cnossos que se dressait le célèbre palais du roi Minos, le Labyrinthe. Au fond de cette retraite, vivait un monstre horrible, le Minotaure, mi-homme, mi-taureau, qui réclamait chaque année d'Athènes un tribut de sept jeunes gens et sept jeunes filles. Le prince Thésée, aidé par Ariane, la propre fille de Minos, qui déroulait une pelote de fil dont il tenait l'extrémité, parvint à retrouver le monstre au fond de ce dédale et délivra les Athéniens de leur servitude.

Retenons de cette histoire qu'en des temps très reculés, la Crète,

et particulièrement la cité de Cnossos, était le centre d'une civilisation brillante, et que la domination crétoise se faisait déjà sentir sur la Grèce. Cette domination allait s'accroître et s'étendre sur tout le Péloponnèse. Lorsque Cnossos fut détruite, vers 1400, certaines villes grecques, dont Mycènes était la principale, avaient hérité, en même temps qu'un peu de sang crétois, l'essentiel de la civilisation de l'île.

A la semaine prochaine, donc, pour apprendre d'autres détails et lier connaissance avec votre nouvel alphabet.

Nous espérons qu'il vous amusera tout autant que le précédent.

ET VOICI LES RÉPONSES AUX TROIS QUESTIONS DU CONCOURS "HIÉROGLYPHES"

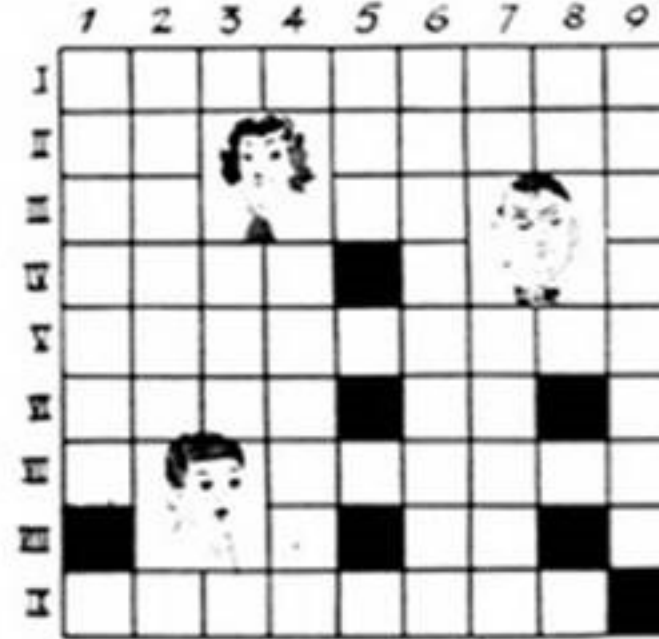
1. Combien l'île contenait-elle d'habitants, serpents ou êtres humains ? Soixante-seize serpents, la jeune fille et le naufragé, soit en tout soixante-dix-huit.
2. Enumérez tous les produits de l'île, animaux, végétaux ou minéraux, tels que les cite le pêcheur. Figues, raisin, poireaux, melons, baies, graines, poissons, oiseaux, or, lapis-lazuli, myrrhe, parfums, poivre, fards, cyprès, encens, hippopotames, éléphants, léviérs, singes à tête de chien, girafes.
3. Combien de temps s'est écoulé entre le naufrage du pêcheur et son retour en Egypte ? Six mois et trois jours.

La semaine prochaine, nous publierons dans ces pages la liste des heureux gagnants du concours « Hiéroglyphes ». Disons des à présent que les réponses sont très nombreuses et la lutte acharnée. Disons aussi que beaucoup d'entre vous n'ont prêté assez d'attention ni aux questions posées, ni au déroulement de l'histoire elle-même. Comme c'est dommage !

LES MOTS CROISÉS DE "PILOTE" : JACQUES LE GALL ET L'OMBRE

Horizontalement : 1. Celui du château de Malebranché apparut tout de suite suspect aux yeux de Jacques Le Gall. — 2. Vieille cité légendaire dont les ruines reposent, dit-on, au fond des eaux. Surfaces. — 3. Abréviation religieuse. Deux consonnes. — 4. Ce que Stan et Grégor avaient mission d'accomplir contre Jacques Le Gall. — 5. Jacques Le Gall veut le faire du mystère des ruines de Pierre-Noire. — 6. Viscère. Deux lettres de majuscule. — 7. C'est une des qualités dont fait preuve la joyeuse comtesse de Malebranché. — 8. Pronom personnel. — 9. Pour l'instant, Jacques Le Gall semble avoir adopté celle de détective.

Verticalement : 1. Il y en a un, à coup sûr, qui plane sur les ruines de Pierre-Noire. — 2. Jacques Le Gall n'en manqua pas pour se débarrasser des deux tueurs lancés à ses trousses. — 3. Anagramme de lié. — 4. Cela n'est pas le fort de la comtesse de Malebranché pour qui l'ordre semble être un vain mot. — 5. Très court. — 6. La comtesse de Malebranché ne cache pas qu'elle l'est en permanence. — 7. Métal précieux qui joue un grand rôle dans les aventures de notre héros. A l'ouvrage, Jacques Le Gall en a. — 8. Pronom personnel. — 9. En langage argotique un peu vieillot, Stan et Grégor en sont deux. (Solution en page 31.)



que signe correspond à un groupe de nos lettres. Nous vous donnerons d'ailleurs, la semaine prochaine, en même temps que l'alphabet lui-même, toutes les indications susceptibles de vous faciliter la transcription. Pour aujourd'hui, nous allons nous borner, afin de fixer un peu vos idées, à vous dire ce qu'étaient l'antique cité de Mycènes et la civilisation mycénienne.



DESSINS: **UDERZO** TEXTE: **GOSCINNY**

LE GAULOIS

RESUME. — Le druide a préparé sa potion magique pour les Romains. Caius Bonus se méfie, il cherche quelqu'un pour goûter le breuvage.



Jacquot le mousse

RESUME. — Le Bosco et le commandant ont été mis en prison par le général Capisto. Jacquot vient à leur secours et essaye de subtiliser la clef que détient la sentinelle. Les choses se passent d'une manière plutôt inattendue...



(A suivre)

Nicolas LOUISETTE

Je n'étais pas content, aujourd'hui, quand maman m'a dit qu'une de ses amies viendrait prendre le thé avec sa petite fille. Moi, je n'aime pas les filles. C'est bête, ça ne sait pas jouer à autre chose qu'à la poupée et à la marchande, et ça pleure tout le temps. Bien sûr, moi aussi, je pleure quelquefois, mais c'est pour des choses graves, comme la fois où le vase du salon s'est cassé, et papa m'a grondé, et ce n'était pas juste parce que je ne l'avais pas fait exprès, et puis ce vase, il était très laid et je sais bien que papa n'aime pas que je joue à la balle dans la maison, mais dehors il pleuvait...



— Tu seras bien gentil avec Louise, m'a dit maman, c'est une charmante petite fille et je veux que tu lui montres que tu es bien élevé.

Quand maman veut montrer que je suis bien élevé, elle m'habille avec le costume bleu et la chemise blanche, et j'ai l'air d'un guignol. Moi, j'ai dit à maman que j'aimerais mieux aller avec les copains au cinéma voir un film de cow-boys, mais maman elle m'a fait des yeux comme quand elle n'a pas envie de rigoler.

— Et je te prie de ne pas être brutal avec cette petite fille, sinon, tu auras affaire à moi, a dit maman, compris ?

A quatre heures, l'amie de maman est venue avec sa petite fille. L'amie de maman m'a embrassé ; elle m'a dit, comme tout le monde, que j'étais un grand garçon ; elle m'a dit aussi : « Voilà Louise », Louise et moi, on s'est regardés. Elle avait des cheveux jaunes, avec des nattes, des yeux bleus, un nez et une robe rouges. On s'est donné les doigts, très vite. Maman a servi le thé, et ça, c'était très bien, parce que, quand il y a du monde pour le thé, il y a des gâteaux au chocolat et on peut en reprendre une fois. Pendant le goûter, Louise et moi on n'a rien dit. On a mangé et on ne s'est pas regardés. Quand on a eu fini, maman a dit : « Maintenant, les enfants, allez vous amuser. Nicolas, emmène Louise dans ta chambre et montre-lui tes bêtises et ses jouets. » Maman elle a dit

ça avec un grand sourire, mais en même temps elle m'a fait des yeux..., ceux avec lesquels il vaut mieux ne pas rigoler. Louise et moi on est allés dans ma chambre, et là, je ne savais pas quoi lui dire. C'est Louise qui a dit... elle a dit : « Tu as l'air d'un singe ». Ça ne m'a pas plu, ça, alors je lui ai répondu : « Et toi, tu n'es qu'une fille ! » Et elle m'a donné une gifle. J'avais bien envie de me mettre à pleurer, mais je me suis retenu, parce que maman voulait que je sois bien élevé, alors, j'ai tiré une des nattes de Louise, et elle m'a donné un



coup de pied à la cheville. Là, il a fallu quand même que je fasse : « Ouille, ouille », parce que ça faisait mal. J'allais lui donner une gifle quand Louise a changé de conversation. Elle m'a dit : « Alors, ces jouets, tu me les montres ? » J'allais lui dire que c'étaient des jouets de garçon, quand elle a vu mon ours en peluche, celui que j'avais rasé à moitié, une fois, avec le rasoir de papa. Je l'avais rasé à moitié seulement parce que le rasoir de papa n'avait pas tenu le coup. « Tu joues à la poupée ? », elle m'a demandé, Louise, et puis elle s'est mise à rire. J'allais lui tirer une natte, et Louise levait la main pour me la mettre sur la figure quand la porte s'est ouverte et nos deux mamans sont entrées. « Alors, les enfants, a dit ma maman, vous vous amusez bien ? » « Oh ! oui, madame », a dit Louise avec des yeux tout ouverts, et puis, elle a fait bouger ses paupières très vite, et maman l'a embrassée en disant : « Adorable, elle est adorable ! C'est un vrai petit poussin ! » Et Louise

travaillait dur avec les paupières. « Montre tes beaux livres d'images à Louise », m'a dit ma maman. Et l'autre maman a dit que nous étions deux petits poussins. Et elles sont parties. Moi, j'ai sorti mes livres du placard et je les ai donnés à Louise, mais elle ne les a pas regardés et elle les a jetés par terre, même celui où il y a des tas d'indiens et qui est terrible. « Ça ne m'intéresse pas, tes livres, elle m'a dit, Louise. T'as pas quelque chose de plus rigolo ? » Et puis elle a regardé dans le placard, et elle a vu mon avion, le chouette, celui qui a un élastique, qui est rouge et qui vole. « Laisse ça, j'ai dit, c'est pas pour les filles, c'est mon avion ! » Et j'ai essayé de le reprendre, mais Louise s'est écartée. « Je suis l'invitée, elle a dit, j'ai le droit de jouer avec tous tes jouets, et si tu n'es pas d'accord, j'appelle ma maman, et on verra qui a raison ! » Moi, je ne savais pas quoi faire ; je ne voulais pas qu'elle le casse, mon avion, mais je n'avais pas envie qu'elle appelle sa maman, parce que ça ferait des histoires. Pendant que j'étais là, à penser, Louise a fait tourner l'hélice pour remonter l'élastique, et puis elle a lâché l'avion. Elle l'a lâché par la fenêtre de ma chambre qui était ouverte, et l'avion est parti. « Regarde ce que tu as fait, j'ai crié. Mon avion est perdu ! » Et je me suis mis à pleurer. « Il n'est pas perdu, ton avion, bête, m'a dit Louise, regarde, il est tombé dans le jardin, on n'a qu'à aller le chercher. »

Nous sommes descendus dans le salon et j'ai demandé à maman si on pouvait sortir jouer dans le jardin, et maman a dit qu'il faisait trop froid, mais Louise a fait le coup des paupières, et elle a dit qu'elle voulait voir les jolies fleurs. Alors, ma maman a dit qu'elle était un adorable poussin, et elle a dit de bien nous couvrir pour sortir. Il faudra que l'apprenne, pour les paupières, ça a l'air de marcher drôlement, ce truc !

Dans le jardin, j'ai ramassé l'avion, qui n'avait rien, heureusement, et Louise m'a dit : « Qu'est-ce qu'on fait ? » « Je ne sais pas, moi, je lui ai dit, tu voulais voir les fleurs, regarde-les, il y en a des tas, par là. » Mais Louise m'a dit qu'elle s'en moquait de mes fleurs, et qu'elle était minable. J'avais bien envie de lui taper sur le nez, à Louise, mais je n'ai pas osé, parce que la fenêtre du salon donne sur le jardin, et dans le salon il y avait les mamans. « Je n'ai pas de jouets ici, j'ai dit, sauf le ballon de football, dans le garage. » Louise

m'a dit que ça, c'était une bonne idée. On est allés chercher le ballon, et moi j'étais très embêté, j'avais peur que les copains me voient jouer avec une fille. « Tu te mets entre les arbres, m'a dit Louise, et tu essayes d'arrêter le ballon. » Là, elle m'a fait rire, Louise, et puis, elle a pris de l'élan, et boom ! Un shoot terrible ! La balle, je n'ai pas pu l'arrêter, elle a cassé la vitre de la fenêtre du garage.

Les mamans sont sorties de la maison en courant. Ma maman a vu la fenêtre du garage, et elle a compris tout de suite. « Nicolas ! elle m'a dit, au lieu de jouer à des jeux brutaux, tu ferais mieux de t'occuper de tes invités, surtout quand ils sont aussi gentils que Louise ! » Moi, j'ai regardé Louise ; elle était plus loin, dans le jardin, en train de sentir les bégonias.

Le soir, j'ai été privé de dessert, mais ça ne fait rien, elle est chouette, Louise, et quand on sera grands, on se mariera.

Elle a un shoot terrible !

NICOLAS.

par SEMPÉ et GOSCINNY





PEUT-ON PARLER
DE TÉLÉPATHIE ?

A 2.500 KILOMÈTRES DE

par

LUCIEN
BARNIER

note quand même sur un registre tout à fait semblable à celui du centre Westinghouse la valeur de certaines cartes. Eh oui ! à 2 500 kilomètres de distance, un homme isolé sous 27 mètres d'eau tente de transcrire les signes que fixe son correspondant inconnu, qui est installé sous bonne garde dans un bureau de la ville de Friendship. Aucune tricherie n'est possible, car la distribution des cartes est décidée par un mécanisme et personne dans l'entourage des deux hommes n'a intérêt à favoriser le moindre truquage. Le 9 août, dans l'après-midi, par devant le colonel de l'armée américaine Bowers, les deux registres scellés sont cérémonieusement ouverts. Sur deux cents cartes qui ont été lues au centre Westinghouse, cent-quarante ont été correctement transcrites à bord du « Nautilus ». Tel est le résultat vrai, contrôlé, de cette expérience de télépathie ou, comme préfèrent dire certains, de « cette expérience de perception extra-sensorielle ».

DEVINEZ A QUOI JE PENSE !

Alors, la question se pose ! la télépathie existe-t-elle ? Un être humain peut-il être doué de la faculté de deviner ce que pense l'un de ses semblables ? Il vous est sûrement arrivé de penser à une chanson, juste au moment où quelqu'un de votre entourage se mettait à fredonner ladite chanson.

— Tiens, c'est drôle ; j'allais chanter cet air-là.

Vous avez dit cela, et vous n'avez plus pensé à cette coïncidence. Était-ce seulement une coïncidence ? Franchement, on a le droit de se demander s'il s'agit de hasard ou de transmission de pensée. Essayons, sinon de résoudre le problème, du moins de comprendre ce qui pourrait se passer. L'organe qui pense, c'est le cerveau. Et quand il pense, le cerveau émet des courants électriques qu'on peut d'ailleurs capter avec des fils, des récepteurs ressemblant aux récepteurs de radio. Je me suis soumis à cette expérience, voilà peu de temps. On m'a appliqué des plaques de cuivre un peu partout sur le crâne, et j'ai vu l'aiguille d'un récepteur électrique se mettre à trembloter au rythme des courants de mon cerveau. A certains moments, un opérateur s'amusait à me surprendre par un puissant coup de klaxon ; alors mon cerveau traduisait sa surprise par un courant sortant de l'ordinaire qui malmenait l'aiguille du cadran. Sous le nom savant d'électro-

IL a bien fallu lever le secret, car d'étranges rumeurs commençaient à courir, concernant une certaine mission du sous-marin « Nautilus », de la Marine militaire des Etats-Unis. Et c'est ainsi que nous savons maintenant à peu près ce qui s'est passé, le 25 juillet dernier, à bord du fameux navire atomique.

Sept heures du matin. Le « Nautilus » est à quai, dans le port de Croyton, sur la côte est des Etats-Unis. Une puissante voiture stoppe net devant l'embarcadere. Trois hommes franchissent rapidement la passerelle et s'engouffrent dans le sous-marin. Ordre est donné à l'équipage de rester aux postes de manœuvre. Le capitaine Anderson ouvre une cabine ; l'un des trois arrivants le suit, s'assied dans un fauteuil qui est placé devant une table de travail. A peine la lourde porte d'acier s'est-elle fermée sur la mystérieuse présence, que le « Nautilus » s'anime de toute la puissance de ses réacteurs atomiques et cingle vers la haute mer. Aucun homme d'équipage, aucun officier n'a le

droit de passer à proximité de la cabine interdite. C'est le capitaine Anderson lui-même qui apporte les repas de l'énigmatique passager.

Depuis huit jours, la terre a disparu, quand soudain le « Nautilus » s'enfonce dans l'océan.

UN SECOND " HOMME-MYSTÈRE "

A 2 500 kilomètres de là, au Centre de recherches spéciales Westinghouse, dans la ville de Friendship, Etat de Maryland, un autre personnage insolite se trouve lui aussi enfermé dans une pièce. Devant lui, un mécanisme se déclenche à chaque minute et laisse tomber une carte. La tête serrée entre ses mains, l'homme fixe intensément chaque carte et inscrit sur un registre la valeur des cartes ainsi distribuées. Et, dans la coque du « Nautilus », immergé, comme s'il était une réplique du liseur de cartes, le fantomatique passager se tient lui aussi la tête à deux mains. Pourtant, rien ne surgit devant ses yeux. Il

UNE AVENTURE DE "L'HOMME A LA VOITURE ROUGE"

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME. — Stephen, « l'homme à la voiture rouge », et son ami Claude Perquet sont arrivés sur l'atoll Alpha pour rejoindre les autres volontaires qui s'entraînent en vue du premier vol interplanétaire. Sur l'îlot rocheux, la discipline est impitoyable, l'atmosphère pénible.

IV

LA PUNITION

Le hurlement d'une sirène envahit la carrée. Je sursaute sur mon tapis de mousse. Me voilà debout comme si une main électrique m'avait soulevé par les chevilles. Les autres, c'est pareil. Tous debout, les yeux fiévreux, battants de sommeil. Sur l'Atoll Alpha, on sonne le réveil à coups de sirène. Combien de temps avons-nous dormi ? Durant tout mon séjour dans cette antichambre de Satan, je n'ai jamais pu savoir combien de temps nous dormions ; comme je n'ai jamais su, du reste, l'heure qu'il était, le jour que nous étions... Notre bracelet-montre, nous l'avions laissé réglementairement dans la poche de nos vêtements de ville et ceux-ci enfermés derrière une vitrine du magasin d'habillement.

« Perdre la notion du temps », cela faisait partie de notre entraînement d'astronaute. Et tu ne peux pas l'imaginer, bonhomme, ce que ça représente : vivre dans un monde sans heure, sans semaine, en dehors du temps ! Comme ça, ça n'a l'air de rien ! Ça n'a l'air de rien parce que, si ça te plaît, quand tu le veux, tu regardes ta montre ou le calendrier... Tu te dis : « J'ai faim parce qu'il est midi, j'ai sommeil parce qu'il est l'heure de dormir. Aujourd'hui mercredi, je n'en ai plus que pour un jour d'école »...

Tu te raccroches au temps, tu le

touches comme une chose vivante. Le temps, il fait partie de toi-même et des autres... Sur l'Atoll, le temps était mort. Nous tombions — tu sais, comme dans certains rêves — le long d'un abîme sans fond ! l'abîme du temps mort... un abîme de vide où les jours et les nuits s'enchevêtraient... où l'on ne reconnaissait plus l'heure de la faim et l'heure du sommeil... Sommeil et faim, jour et nuit, aucune différence pour nous... Et qu'on ait voulu nous arracher cette notion du temps terrestre, c'est compréhensible. Nous étions destinés à parcourir des centaines d'années-lumière ; comment aurions-nous pu le faire en restant accrochés aux pauvres soixante secondes qui forment nos minutes humaines ?

Bon. Quoi qu'il en soit, c'est le réveil... Nous voici donc debout, chacun sur son tapis-mousse, la tête douloureuse, déchirée par le hurlement de la sirène. Je regarde Claude Perquet. Il bâille et s'étire. Puis il essaie de me faire un sourire. C'est une grimace. Il doit s'en rendre compte car, très vite, son visage redevient grave.

Clé dans la grosse serrure de la porte blindée. La porte s'ouvre et le Rouquin paraît sur le seuil. Il distribue à chacun de nous deux bonbons fondants et une sorte de petit bidon métallique ; les croissants et le café crème en quelque sorte. Dans le petit bidon, ce qui est censé représenter le café crème est un liquide laiteux, âcre comme une eau citronnée et qui te laisse une langue à râper tout un fromage de gruyère. Il paraît que ça coupe la soif pour la journée. Ce qui est vrai, du reste. Rien que l'idée d'y retoucher te fait passer l'envie d'avoir soif.

Le petit déjeuner ainsi pris sur le pouce, le Rouquin, avec cette économie de langage qui lui est propre, dit simplement :

— Gueule dedans !

Aussitôt, chacun introduit sa tête dans le casque de son scaphandre et le bouclonne hermétiquement. Tous, excepté Perquet et moi. Nous nous souvenons de la bagarre de la veille et de l'ordre que nous a donné l'Eproutette, à travers la muraille : « Demain matin, vous attendrez mes ordres dans la carrée. » Le Rouquin devait être au courant, car il trouve tout naturel que nous n'obéissions pas. Lui aussi ajuste son casque.

rieusement si nous ne sommes pas tombés dans l'île aux fous.

— Ecoute, Steph, faut pas se cacher les choses. J'ai l'impression qu'on va en voir de toutes les couleurs. Le petit patron l'a dit : ici, on détruit le bonhomme et on prend les restes pour en modeler un autre. Nous voilà prévenus, et tu connais le proverbe : « Un homme prévenu en vaut deux », ce qui fait qu'à nous deux, si je compte bien, on en fait quatre.

— Franchement, Claude, si tu avais

« Alors nous nous rendons compte que nous sommes à l'intérieur d'un cube parfait, une cage sans issue apparente... »

Puis, quand il juge que les cinq autres mannequins sont suffisamment harnachés pour participer à la surprise-party de la journée, un petit signe en direction de la sortie. Les collègues s'y engouffrent sans un mot. Le Rouquin sort le dernier et referme la porte blindée derrière lui... Perquet et moi, nous restons seuls dans le réfectoire-dortoir.

Une sorte de bien-être nous enveloppe. C'est comme une trêve de nous retrouver tous les deux seuls face à face... Perquet met ses deux mains sur mes épaules et plante ses yeux dans les miens. Sa voix est chaude d'amitié :

— Alors, vieille branche ? On ne va pas avoir le temps de s'ennuyer, à ce qu'il paraît ?

— Je commence à me demander s'é-

su comment ça se passait, tu aurais signé le contrat ?

— Je ne crois pas... en tout cas, nous... tu entends, Steph ! nous, ils ne nous auront pas... Notre personnalité, nous la garderons contre eux... En aucun cas, nous ne devons consentir, toi et moi, à devenir des hommes-robots ! Tu es bien de cet avis ?

— Et comment !... Même s'il faut se battre pour ça ! contre tous ces phénomènes...

Et je serrais déjà les poings à m'en faire craquer les phalanges, quand soudain la porte blindée s'ouvrit. Perquet et moi, nous fixions le seuil. Sur le seuil, personne ! Cette porte qui pesait sa tonne, avec sa serrure à quatre tours, venait de s'ouvrir toute seule.

Perquet et moi, nous ne croyons pas

DISTANCE, LE 25 JUILLET 1959, Y EUT-IL TRANSMISSION DE PENSÉE ?

encéphalogramme, on réalise des enregistrements de ces courants du cerveau. Les médecins lisent ces lignes brisées qui prennent l'allure des courbes de température affichées au chevet des malades. Il paraît qu'on voit du premier coup d'œil si tel individu est fou, rien qu'à jeter un regard sur son électro-encéphalogramme.

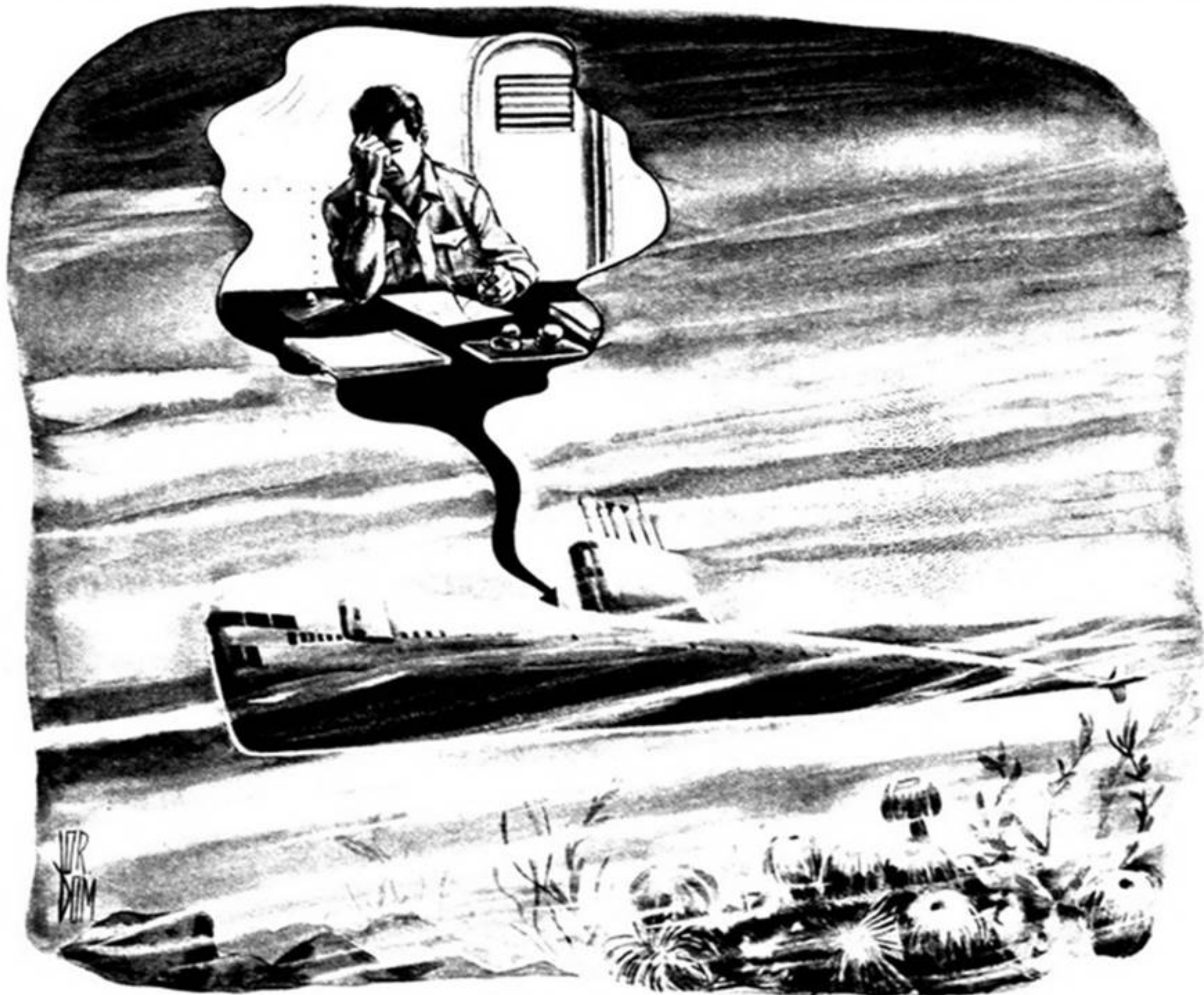
Vous voyez donc que les savants savent à quoi s'en tenir sur le fonctionnement électrique du cerveau humain. Pendant longtemps, on a supposé que la télépathie aurait quelque chose à voir avec ces courants et qu'au fond tout se passerait comme dans un circuit radio, où existent un émetteur d'ondes, des ondes et un récepteur de ces

ondes. Malheureusement pour cette intelligente explication, notre cerveau est un bien faible émetteur : un dixième de volt à peine, douze fois plus faible qu'une modeste pile de lampe de poche ! Je sais bien que des gens disent que ces ondes très faibles du cerveau pourraient être amplifiées par certaines substances. Lesquelles ? On n'en sait rien. Mais, interrogez-vous, comment donc expliquer ces pensées qui jaillissent en même temps dans deux ou trois têtes ? Des savants très sérieux m'ont dit : « Il s'agit d'un hasard. » D'autres m'ont affirmé : « Nous ne connaissons pas grand-chose de ce prodigieux appareil qu'est notre cerveau. » Bien sûr, ces réponses ne me satisfont pas ; mais songez que le cerveau qui est si solidement enfermé dans votre tête, représente un appareillage électronique qui coûterait des dizaines de millions de nouveaux francs. Si l'on voulait construire un cerveau électronique capable de faire tout ce que réalise un cerveau humain, il faudrait la superficie de cinq départements français pour installer une telle machine. Aussi, l'inventaire d'un appareil si perfectionné est-il nécessairement long et difficile.

NON, NON : PAS D'ANTENNES !

D'ailleurs, je me demande finalement si nous avons tellement intérêt à connaître si parfaitement notre cerveau. Il y a six mois, j'assistais à une conférence et j'eus la surprise d'entendre un délégué faire cette proposition : « Ne pourrions-nous pas envisager de créer une humanité absolument harmonisée ? Pour ce faire, nous grefferions de petites antennes dans le crâne des gens et nous lancerions des ondes radio-électriques qui seraient reçues par chaque cerveau de nos compatriotes. Ainsi, nous veillerions à ce que les gens soient calmes, heureux. » Quelqu'un fit observer à ce conférencier qu'un malfaiteur pourrait construire un émetteur plus puissant que celui des sages et dicter des messages de désordre. Ce malfaiteur transformerait, à son gré, le nombre en une faune de voleurs, de bandits. Et ainsi, la guerre des ondes deviendrait singulièrement tragique, puisqu'on n'aurait plus la possibilité de tourner le bouton pour imposer le silence à la perversion.

Vous croyez peut-être que nous sommes loin des expériences de télépathie ; eh bien non, nous n'en sommes pas éloignés. C'est toujours du cerveau humain qu'il s'agit, et de ses rapports avec les autres cerveaux humains.



aux fantômes. Instinctivement, nous nous dirigeons vers l'ouverture, pour essayer de comprendre. Nous faisons même un pas de l'autre côté du seuil, dans le couloir. Et v'là ! à peine le seuil franchi, voilà que la porte blindée claque derrière nous... Nous nous retournons brusquement... personne ! Et nous voilà dans le couloir. Perguet et moi, nous nous interrogeons du regard : « Qu'est-ce qu'on fait ? » Nous n'avons pas le temps de formuler la question. Sur la paroi d'en face une portière glisse... la curiosité nous pousse. Nous avançons vers cette nouvelle ouverture. Trois pas... quatre pas... et v'là ! la paroi se referme derrière nous ! Toujours personne... Et nous sommes dans l'obscurité la plus absolue.

— Hé ! Tu es là, Steph ?
— Oui... Qu'est-ce que c'est que cette histoire ? Tu y comprends quelque chose, toi ?
— Non, mais peut-être qu'on va comprendre...

A peine Perguet a-t-il le temps d'achever sa phrase que nous sommes inondés d'une lumière blanche qui nous coupe les yeux comme au fil d'un rasoir. Il nous faut une bonne minute pour récupérer une parcelle de vision. Alors nous nous rendons compte que nous sommes à l'intérieur d'un cube

c'est l'orgueil. Il faut qu'ils sachent qu'ils ne sont qu'un grain de poussière destiné à être propulsé dans le cosmos... un grain de poussière, rien de plus !... Or, vous deux, RK7 et PZ8, vous êtes les esclaves de votre orgueil... Il y a un instant encore, j'ai entendu l'un de vous dire « qu'il ne consentirait jamais à devenir un homme-robot... qu'il gardera envers et contre tout sa personnalité... » Moi, je dis que nous n'avons que faire de la personnalité d'un grain de poussière, et que vous avez signé, avant de vous rendre sur l'Atoll Alpha, votre état de grain de poussière-robot... En conséquence, voici votre punition : elle est toute simple. Je n'exige de vous qu'un geste de soumission et d'humilité... Je vous ordonne de vous étendre sur le sol, face contre terre... Allez !...

Tout d'abord, Perguet et moi, nous ne comprenons pas, nous restons plantés sur nos jambes, comme deux quilles, attendant un supplément d'explications...

« Face contre terre ? » Et après... c'est ça la terrible punition dont nous étions menacés depuis la veille ?... Est-ce qu'il est fou, ce type, ou se moque-t-il de nous ?

— J'ai dit : « Face contre terre ! ». tonne la voix de l'Eprouvette. Franchement, ne voilà-t-il pas quelque chose de bien ridicule, et pour qui nous prend-il ?

C'est Perguet qui attaque :
— Ecoutez, monsieur le Directeur, il faudrait tout de même s'entendre. Nous n'avons pas fait six mille kilomètres pour venir faire joujou !

— Je vous le répète pour la dernière fois — et la voix de l'Eprouvette claque cette fois comme un coup de fouet — face contre terre, c'est un ordre.

Nous nous réfugions dans le mutisme et l'immobilité totale. Une froide colère nous fait nous raidir comme deux bûches, et la voix tombe sur nous comme un coup de hache :
— J'attends !

Alors, cet ordre qui nous semblait ridicule nous devient insupportable... Comprends bien, mon petit Didier... Nous aurions pu obéir tout de suite, nous coucher sur le ventre et mettre notre front sur le sol, et tout aurait été dit ! Mais non ! Plus l'Eprouvette insistait, plus l'ordre qu'il nous donnait nous semblait monstrueux ! et plus le refus d'obéir s'incrétait dans notre esprit. Alors, ce qui aurait pu n'être qu'un incident grotesque prit

rapidement les proportions d'un événement considérable... Et je suis certain aujourd'hui que l'Eprouvette s'attendait à notre réaction.

Sa voix tonna encore une fois :

— J'attends !

Mais je n'y tins plus, et je hurlai :
— Nous refusons de vous obéir. Nous ne sommes pas des chiens !

C'est alors que la situation s'aggrava ! La voix de l'Eprouvette devint plus rugueuse pour nous dire :

— Vous vous trompez ! Ici, on est exactement ce qu'on ne voudrait pas être ! Vous venez de choisir vous-mêmes ce que vous allez devenir. Pas des chiens, dites-vous ? Moi, je prétends que vous l'êtes... et non seulement vous mettez votre face contre le sol, mais étant dans cette position, je vous ordonne d'aboyer... en chiens que vous êtes ! Couchez, chiens, couchez !...

Il me semble qu'à cette seconde la lumière qui nous écrasait les yeux se fit encore plus violente, et tout à coup la voix de l'Eprouvette se perdit dans un sourd grondement qui sortait du plafond de notre cage. Rapidement le grondement devint effrayant... comme si tout un océan furieux s'engouffrait

dans nos oreilles... Les quatre murs parurent osciller et l'aveuglante clarté se mit à danser en un miroitement insupportable.

Nous crûmes un instant que le volcan sous-marin dont nous avait parlé l'Eprouvette, lors de son « briefing », entrait en éruption, et que l'Atoll allait s'enfoncer sous les eaux. Mais ce n'était pas cela. Et je ne sais jusqu'à quel point ce que nous vîmes ne nous parut pas plus épouvantable encore.

Ayant levé la tête vers l'assourdissant grondement, entendant avec peine et douleur nos paupières tuméfiées par les oscillants miroirs qui projetaient leur terrible lumière, Perguet et moi nous aperçûmes avec horreur le lourd plafond de notre cage descendre lentement sur nous, comme un énorme pilon.

(A suivre.)

LA SEMAINE PROCHAINE :

« DE PLAIN-PIED DANS LE CAUCHEMAR. »

Ecoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

parfait, une cage sans issue apparente, où le sol, les murs, le plafond sont constitués par des plaques à la fois métalliques et lumineuses, qui projettent sur nous leur terrifiante clarté comme des miroirs en plein soleil.

J'ai beau essayer d'échapper à cette lumière en fermant les yeux de toutes mes forces, elle me ronge les paupières avec rage, me fouille de mille dards le fond des prunelles.

Et soudain, comme la veille dans le dortoir, sortant de partout et de nulle part, la voix sèche de l'Eprouvette :

— « RK7 et PZ8, vous êtes dans cette pièce pour y subir la punition que vous avez méritée hier soir... Il ne tient qu'à vous de l'abréger au maximum. Ecoutez-moi bien ! le premier des défauts qu'il convient d'arracher du cœur de nos futurs astronautes,





Michel TANGUY

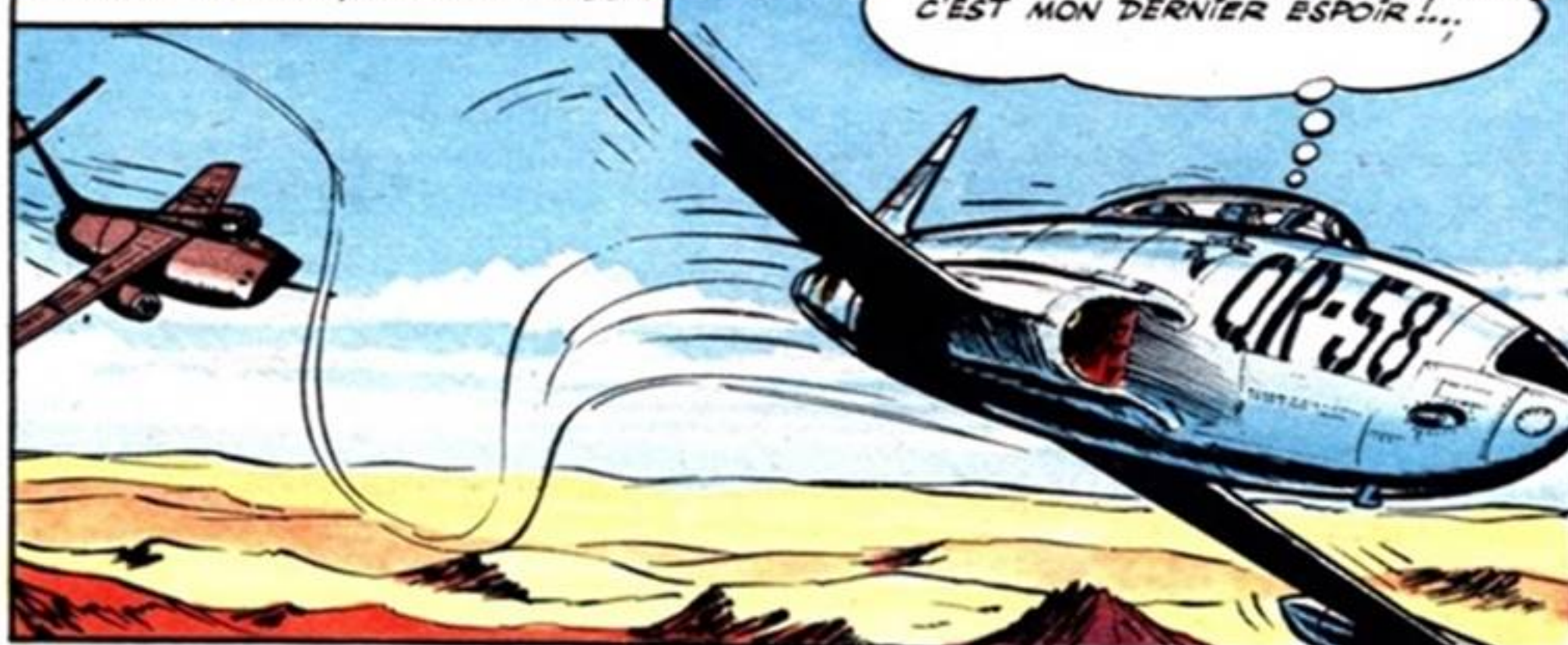


DESSINS : UDERZO

TEXTE : J.M. CHARLIER

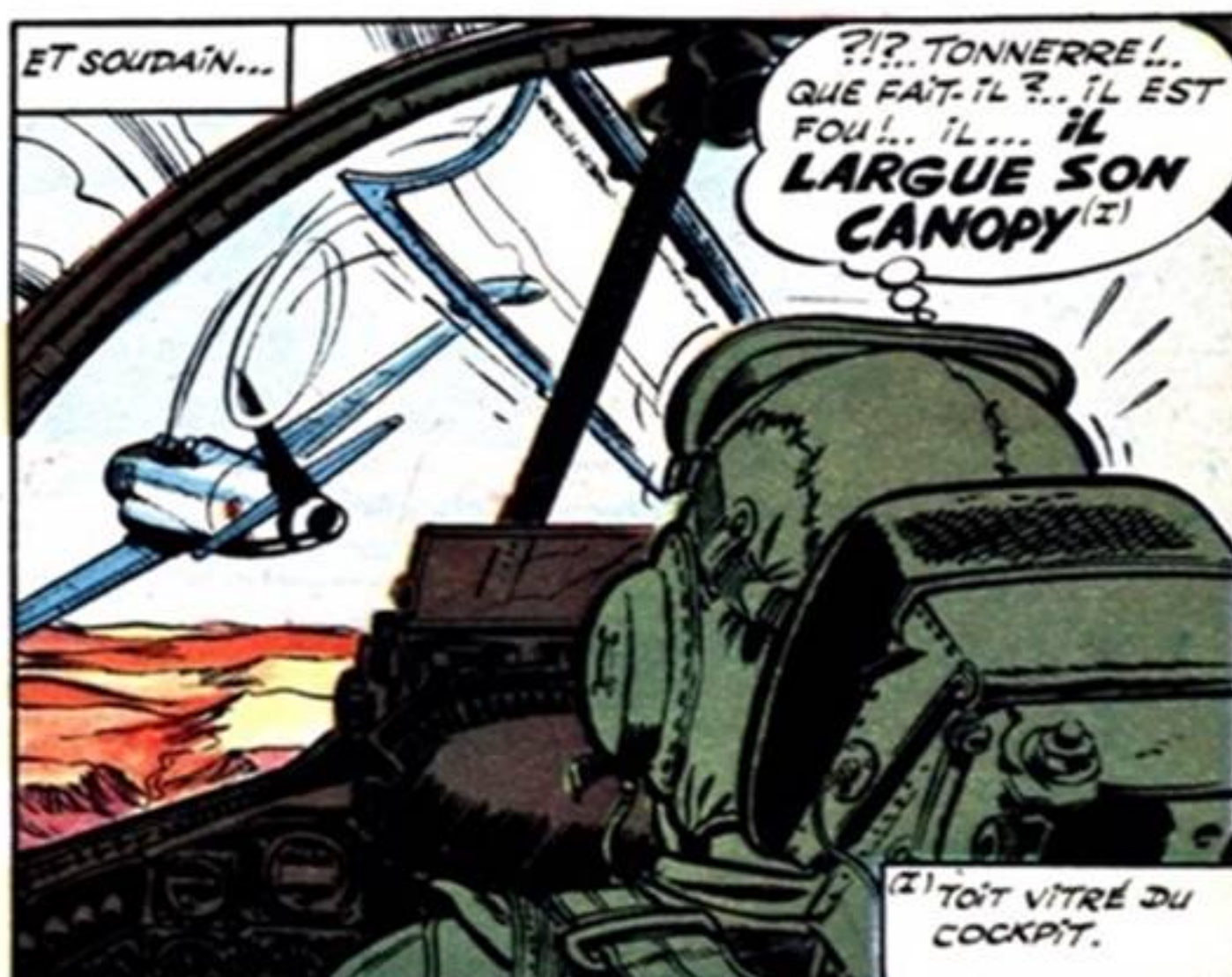
RESUME. — Un jet inconnu vient de descendre le T. 33 du moniteur Darnier. Il se lance ensuite à la poursuite de Saint-Hélier, qui s'est enfui lâchement, dès le début de l'action...

EN PROIE À UNE PANIQUE FOLLE, SAINT-HÉLIER SECoue SON AVION, DÉRAPE, VIRE BORD SUR BORD POUR ENPÊCHER SON ADVERSAIRE D'AJUSTER SON TIR. EN MÊME TEMPS, IL RÉDUIT LES GAZ, CASSE SA VITESSE.



M'ÉJECTER!... C'EST... C'EST LA SEULE SOLUTION!... IL... IL FAUT QUE J'ARRIVE À ABANDONNER CE SALE PIÈGE AVANT QU'IL SOIT TOUCHÉ!... C'EST MON DERNIER ESPOIR!...

ET SOUDAIN...



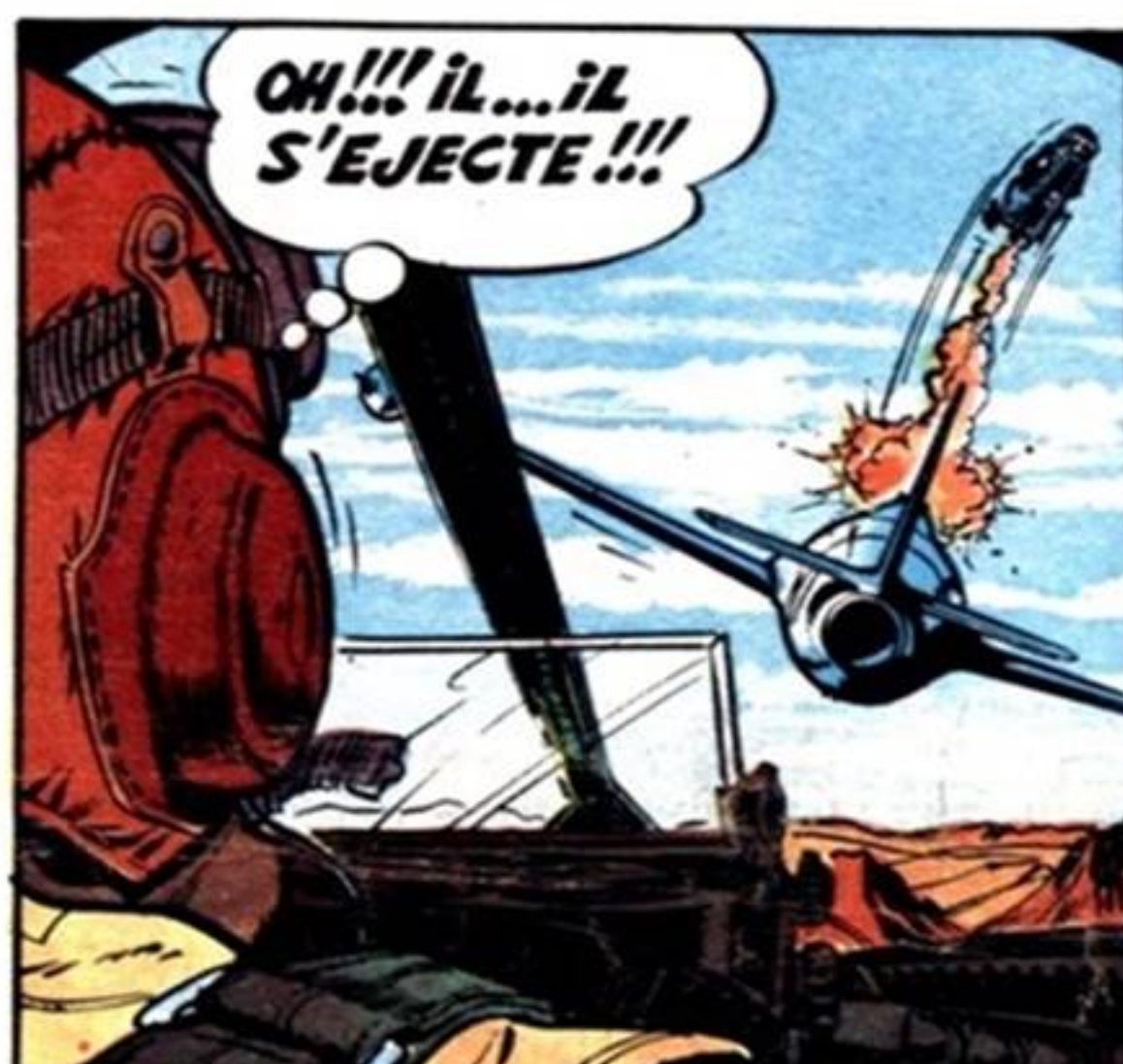
???. TONNERRE!... QUE FAIT-IL?... IL EST FOU!... IL... IL LARGUE SON CANOPY! (2)

(2) TOIT VITRÉ DU COCKPIT.

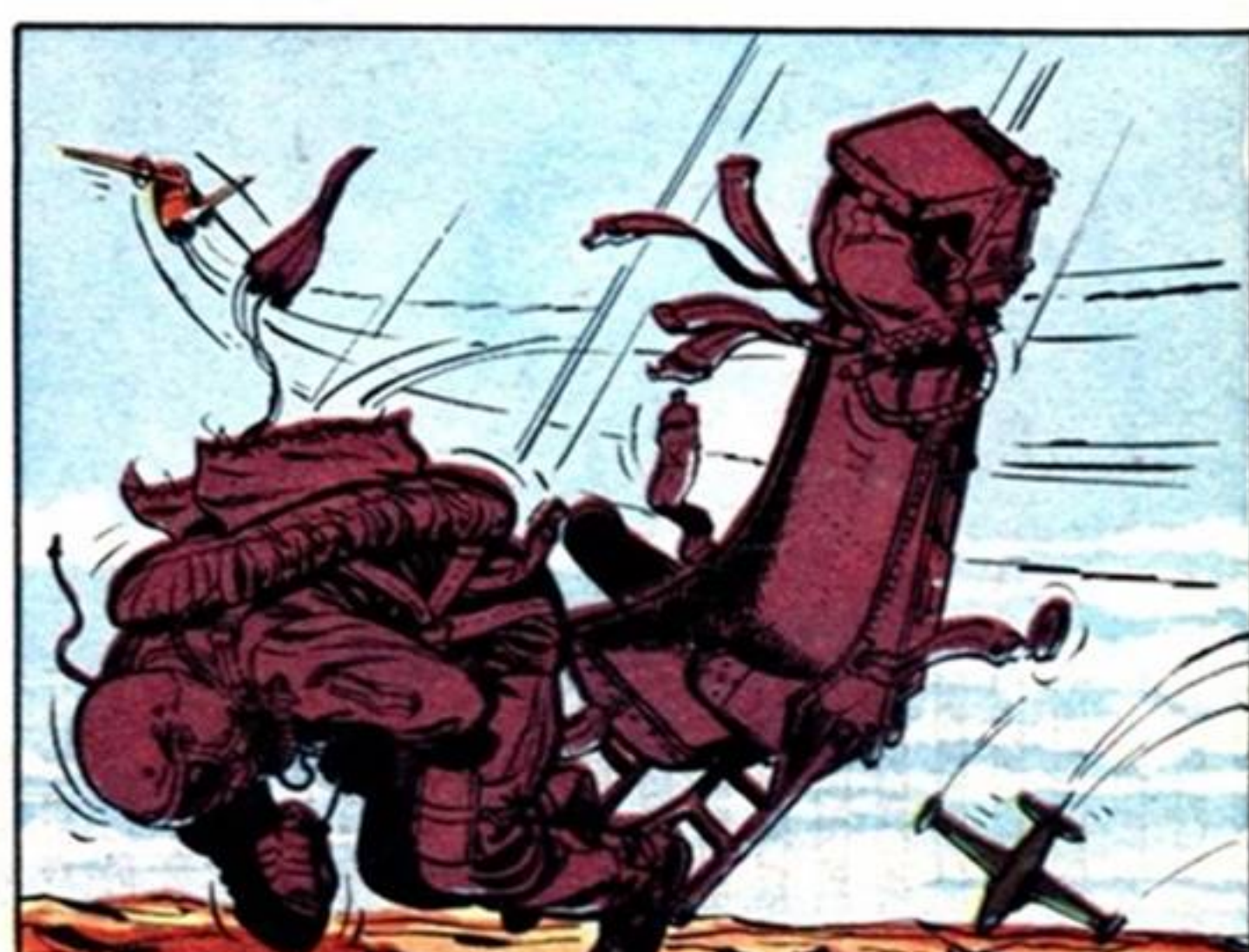


AU MÊME MOMENT...

A DIEU VAT!...



OH!!! IL... IL S'ÉJECTE!!!



DAMNÉ COUARD!... IL A PRÉFÉRÉ SAUTER PLUTÔT QUE DE LUTTER JUSQU'AU BOUT POUR M'ÉCHAPPER! PAR TOUS LES DIABLES DE L'ENFER IL NE FAUT PAS QU'IL NE BRÛLE LA POLITESSE ET QU'IL AILLE BAVARDER PARTOUT!... JE VAIS LUI RÉGLER SON COMPTE!...



CEPENDANT, À MEKNÈS, L'INCREDULITÉ LE DISPUTE À LA STUPEUR...

MON CAPITAINE!... TURBAN JAUNE NE RÉPOND PLUS!... IMPOSSIBLE DE LE CONTACTER! IL A DÛ COUPER LA RÉCEPTION OU... OU SE FAIRE DESCENDRE!!!

ET LE RADAR?... ESSAYEZ DE LE LOCALISER AU RADAR!...

IMPOSSIBLE!... IL EST TROP LOIN ET SURTOUT, IL Y A LES MONTAGNES!...

...JE RÉPÈTE... APPEL GÉNÉRAL... UNE DE NOS PATROUILLES VIENT D'ÊTRE ATTAQUÉE PAR UN OU DES JETS INCONNUS AU DESSUS DU SECTEUR BZ.16...



...SOMMES SANS NOUVELLES DE TURBAN JAUNE 3 ET 4... ORDRE À TOUS LES AVIONS POSSÉDANT ENCORE RÉSERVES DE CARBURANT SUFFISANTES, DE SE PORTER VERS LE SECTEUR BZ.16... SIGNEZ VOS DÉROULEMENTS À CABANE!...



TURBAN JAUNE 3 ET 4, MAIS... C'EST DARNIER ET ST HÉLIER!!! BON SANG!...

ALLO, MICHEL! IL FAUT Y ALLER! BZ.15, C'EST JUSTE LE SECTEUR À CÔTÉ!!!



CEPENDANT...

IL... IL REVIENT VERS MOI!... IL... IL VEUT M'ACHEVER! NON! NON, PAS ÇA!!!



JACKO ET LES AUTOS **PAX**

A TRAVERS LE MONDE

ON TROUVE MAINTENANT DE NOUVELLES AUTOS DE TOURISME ET DE SPORT DANS LES PAQUETS DE LESSIVE PAX (MODELES NORMAL ET FAMILIAL). M. PAX A CHARGE JACKO DE VOUS RENSEIGNER SUR LES VOITURES QUI ONT SERVI DE MODELES AUX PETITES AUTOS PAX. AUJOURD'HUI, JACKO EST A MONTLHERY OÙ IL ASSISTE AUX ESSAIS.

L'AUSTIN HEALEY VIEN DE S'ARRÊTER.

ALORS ? QUEL EST MON TEMPS ?

3'20" AUTOUR - ÇA FAIT 200 À L'HEURE SUR L'ANNEAU DE VITESSE

C'EST NORMAL POUR UNE 3 LITRES DE CYLINDRÉE QUI FAIT 132 CV À 4.750 TOURS MINUTE, ET QUI DOIT CONSOMMER 15 LITRES AUX 100 KMS.

EST-CE QUE JE PEUX MONTER AVEC VOUS ?

MAIS BIEN SÛR, SI ÇA TE FAIT PLAISIR !

ATTENTION AU DÉMARRAGE... LA FLORIDE EST UNE VOITURE TRÈS NERVEUSE, MALGRÉ SA PETITE CYLINDRÉE DE 850 CM³.

OUH ! LÀ LÀ !

C'EST FOU CE QU'ELLE TIENT BIEN ! QUELLE SUSPENSION !

AU SORTIR DU VIRAGE NOUS ATTEINDRONS LA VITESSE MAXIMUM : 128 KM À L'HEURE, CHRONO !

TU PEUX NOTER AUSSI QUE LA FLORIDE DÉVELOPPE 40 CV À 5000 TOURS MINUTE... LA VITESSE, TU LA CONNAIS ! ELLE TE PLAÎT CETTE VOITURE ?

ELLE EST SENSATIONNELLE ! JE VOUDRAIS AVOIR MON PERMIS DE CONDUIRE !!!

MAMAN ! JE SUIS MONTE DANS UNE FLORIDE CET APRÈS-MIDI. C'ÉTAIT FORMIDABLE !

TIENS, LA VOILÀ JUSTEMENT LA PETITE FLORIDE QUI MANQUAIT À TA COLLECTION, JE VIENS DE LA TROUVER DANS UN PAQUET DE PAX NORMAL DONT JE ME SERS EN CE MOMENT POUR FAIRE MA LESSIVE. POUR MOI AUSSI, C'EST FORMIDABLE LE PAX !

LA FLORIDE ET L'AUSTIN HEALEY FONT PARTIE D'UNE SÉRIE DE 20 VOITURES (EN 11 COULEURS) QUE L'ON TROUVE GRATUITEMENT DANS LES PAQUETS DE PAX MODÈLE NORMAL.

PAX tout plus propre et... sans usure

Un CADEAU pour vos enfants dans ce paquet !

**LES DERNIERS TIPIS SONT
ENTRÉS DANS LE FOLKLORE...**

...ŒIL DE LYNX ROULE

« Les derniers Indiens vont-ils disparaître ? » questionne notre couverture. Lorsque vous aurez lu l'article qui suit, il vous sera permis d'en douter.

Mais vous, quand on vous parle d'Indiens, la silhouette qui vous vient à l'esprit n'est-elle pas celle du Peau-Rouge classique, vivant au sein de sa tribu selon les traditions ancestrales ? Celui-ci n'est plus guère qu'un personnage de film ou d'histoires illustrées. Et le héros de notre couverture ne porte son superbe costume que pour attirer le public. Mais les « vrais » Indiens vivent dans notre mémoire...

Un jour, à Washington, alors que les Sénateurs, discutant de la mise en valeur des nouvelles terres de l'Ouest, en étaient venus à parler des Indiens, un politicien déclara, cynique :

— Un bon Indien est un Indien mort. Alors, un homme se leva. Il portait des cheveux longs et une fine barbe. Maîtrisant sa colère avec peine, il riposta, en jetant devant celui qui avait lancé cette réplique un dollar en argent :

— Le seul Indien que vous respectiez, c'est celui-ci !

En effet, sur une des faces de la monnaie se trouvait frappée une tête de Peau-Rouge.

Celui qui avait riposté avec tant d'audace n'était autre que William F. Cody, le célèbre

Buffalo Bill, qui fut toujours un ardent défenseur de ses amis les Indiens.

Les Américains se montrèrent longtemps cruels et injustes envers ces guerriers nobles et courageux qui, le plus souvent, les avaient accueillis avec un réel désir de paix. Aux colons animés d'intentions pacifiques, se trouvèrent mêlés des aventuriers sans scrupules, reniant les engagements pris, oubliant les traités signés, s'efforçant de rouler et de bernier ces hommes simples et crédules. Pour ces coureurs de pistes sans honneur, la vie d'un Indien était peu de chose et les marchés conclus étaient toujours à l'avantage des Visages Pâles. Lorsqu'on découvrit, aux abords des Black Hills, des gisements d'or, on ne pensa plus aux promesses faites par Washington. On voulut déplacer les tribus sioux et cheyennes

De notre envoyé spécial **Paul LEMAIRE**

pour pouvoir plus aisément prospecter sur leurs terres. Les Indiens se révoltèrent et leur soulèvement aboutit au massacre de Custer et de ses hommes à Little Big Horn (voir Pilorama n° 20).

À côté des politiciens sans honneur, des aventuriers sans scrupules, il y eut, heureusement, des Blancs, qui prirent la défense de ces malheureux Indiens. Il y eut des missionnaires comme le Père Smet, qui vécut parmi les Sioux ; il y eut des journalistes comme Will Rogers, cet acteur de cinéma qui, chaque jour, dans une importante chaîne de quotidiens américains, publiait une chronique très suivie par ses lecteurs et qui, lui-même, était de race indienne. Le gouvernement américain, à force d'entendre leurs voix, finit par reconnaître ses erreurs et, cherchant à réparer le mal déjà fait, se mit en devoir de sauver cette race prête à disparaître.

Lorsqu'en 1492, Christophe Colomb découvrit l'Amérique, les Indiens étaient environ 1 million. Quatre siècles plus tard, ils n'étaient plus que 250 000, parqués dans

des réserves à l'ouest du Mississippi. Le désespoir, l'alcool et le manque d'hygiène firent de terribles ravages parmi les derniers descendants de cette race noble déjà décimée par les guerres entre tribus, les combats contre les Visages Pâles et les horribles assassinats perpétrés par ceux qui se prétendaient civilisés.

LES MESSAGES EN SIOUX ONT TROMPÉ LES JAPONAIS

Les Indiens étaient parqués dans des réserves. Menant une vie simple, ils rêvaient, dans leurs tipis solitaires, aux chasses d'au-

« L'homme blanc et l'Indien suivent actuellement deux routes différentes. L'un ignore la piste de l'autre. Il y a des oiseaux rouges, bleus, verts, jaunes, mais ce sont tous des oiseaux. Il en est de même des hommes. Un jour viendra où ils ne formeront qu'un seul et même peuple. Alors, partout, ce sera la Paix. »

trefois, aux combats héroïques contre les hommes ou les bisons.

Ces hommes silencieux, groupés sous la surveillance d'un officier des Affaires indiennes, traînaient ainsi une existence sans éclat. Des enquêteurs, venus de Washington, examinèrent chacun des cas. On créa des hôpitaux, des dispensaires, où chaque Peau-Rouge fut examiné, soigné et initié à une nouvelle façon de vivre. Alors, non seulement la race rouge, décimée jusqu'alors par les guerres et les maladies, cessa d'être en régression, mais elle connut une véritable résurrection. Les 250 000 Indiens du début de ce siècle sont, aujourd'hui, plus de 500 000, dont la plupart assimilés à la vie même de la nation.

Les jeunes Indiens suivent dans leurs écoles les mêmes cours que tous les autres enfants américains et ils se révèlent souvent des élèves assidus et travailleurs. Nombreux sont ceux qui passent avec succès des examens difficiles et accèdent aux grandes Universités. Certains sont entrés dans des administrations où ils se sont vu confier des postes importants.

Les qualités guerrières des Indiens font d'eux d'excellents soldats, et plusieurs généraux américains, à l'instar de l'ancien pré-

Ces cinq étudiants, qui comptent parmi les meilleurs élèves de l'Université de Tucson, dans l'Arizona, descendent des farouches guerriers Apaches de fameuse mémoire.



Le docteur Joseph A. Ponce, de Phoenix (Arizona), passe en revue avec quelques élèves, les problèmes de l'actualité.



Avant d'être une vedette du cinéma et de la Télévision, le colonel Tim McCoy fut officier des Affaires Indiennes dans le Montana. Adopté par les Pieds-Noirs sous le nom d'Aigle-Noir, il tient ici conseil avec quelques-uns des chefs de la tribu. À sa gauche, Jim White Calf, fils du grand chef White Calf.

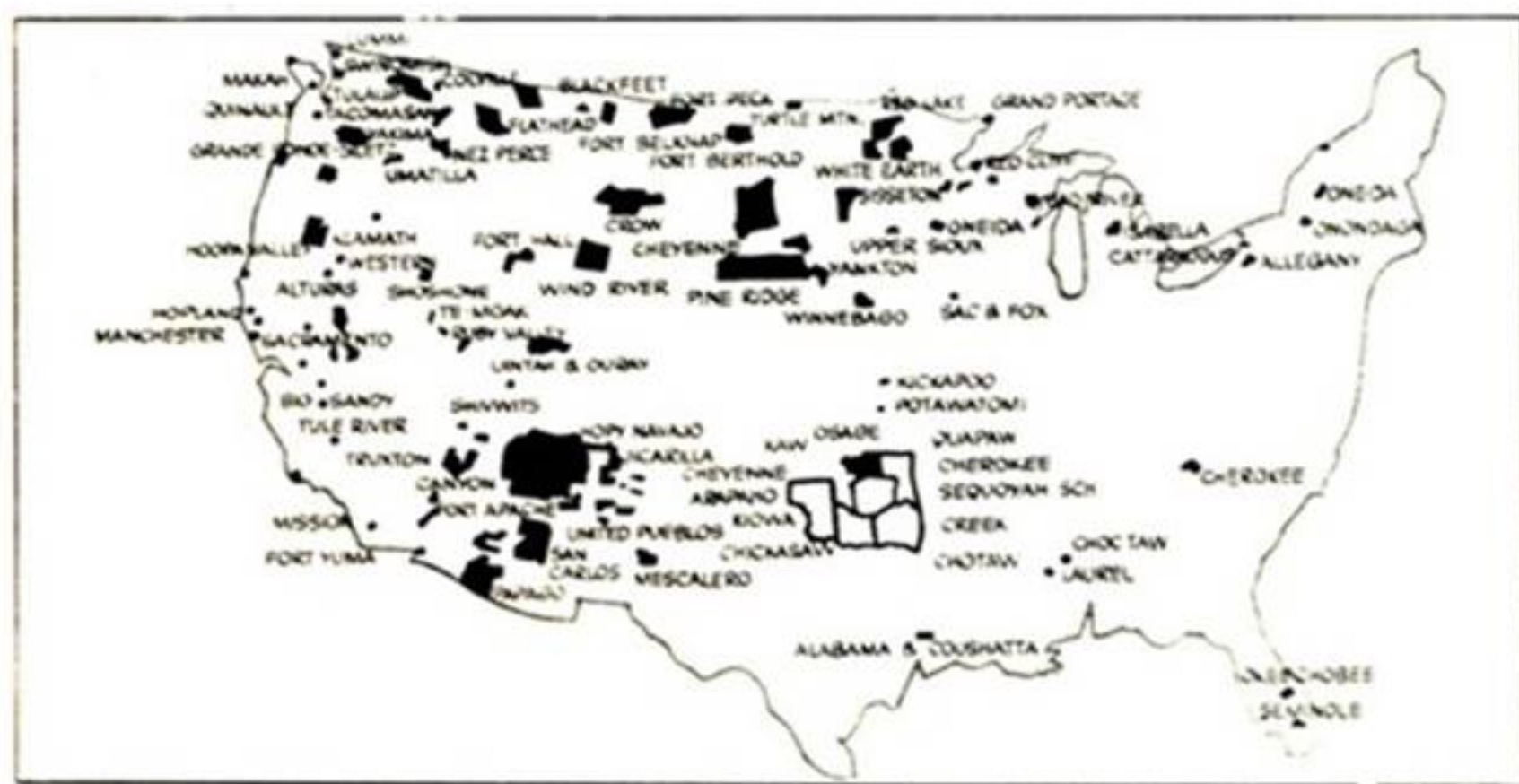
Pour participer aux fêtes commémorant la construction de la ligne de chemin de fer de l'Union Pacific et la sortie du film qui porte le même titre, les Indiens d'Omaha ont revêtu les tenues de leurs ancêtres et assistent, devant leurs tipis, au défilé des soldats de l'Union et de leurs « fiancées ».

FOTO
FEX
la grande marque

présente : **ULTRA FEX**
6 x 9
"HIMALAYA"
l'appareil des jeunes
29.75 NF
FLASH-FEX
19.50 NF
En vente chez les négociants photo

Demandez notice **U 65**
et appareil miniature gratuits
INDO 43, r. des CULATTES-LYON

EN CADILLAC



Voici les réserves indiennes sur le territoire des Etats-Unis, selon le dernier relevé du Département de l'Intérieur. Elles contiennent encore vingt-cinq mille Indiens environ.

sident Hoover, sont très fiers de leurs origines indiennes. Lorsqu'en juin 1944, les Américains débarquèrent en Normandie, il y avait, dans chaque unité, des soldats d'origine cheyenne, sioux ou navajo qui, utilisant les anciennes méthodes de la Prairie se montrèrent des guides extraordinaires. Collant leur oreille au sol, ils percevaient la présence, non loin d'eux, de détachements ennemis. Leur vue perçante leur permettait de repérer, de très loin, et sans jumelles, les postes allemands. Bien entendu, ils étaient des tireurs d'élite. Au cours de la guerre du Pacifique, les Américains, pour transmettre leurs consignes par radio, eurent recours à un original stratagème. Au lieu de chiffrer leurs messages en code, ils les expédiaient tout simplement en sioux, en hopi ou en arapahoe. A la réception, un Indien était là pour la traduction en clair. Les Japonais ne purent jamais évaluer cette ruse.

LE PÉTROLE A FAIT D'ŒIL DE FAUCON UN MILLIONNAIRE

L'Indien moderne est assimilé à la vie de la nation. Il vit dans les grandes villes, dirigeant de vastes entreprises, des affaires conséquentes, des usines modernes. Dans les campagnes, il exploite, selon les dernières découvertes et méthodes de l'agriculture, des ranches immenses. Dans l'Oregon, il est propriétaire des plus importantes pêcheries de saumons. Dans l'Oklahoma — ce territoire qui, jusqu'en 1907, s'appelait l'Indian Territory — les descendants des tribus Cherokees, Osages, Creeks, Chickasaw et Hoctaw viennent visiter leurs domaines sur lesquels se dressent les derricks des entreprises pétrolières, non plus en chevauchant de fougueux mustangs, mais au volant d'impressionnantes Chrysler ou Cadillac. Ces Indiens, en effet, sont multimillionnaires, car ils encaissent un pourcentage sur chaque gallon de pétrole extrait du sol.

Ceux de Californie ou du Dakota trouvent, dans le cinéma, une source apprécia-

ble de revenus. Ce fut leur ami Buffalo Bill qui, tournant un des premiers Westerns, aux alentours de 1908, eut l'idée de faire appel à de véritables Indiens plutôt qu'à des figurants maquillés en Peaux-Rouges. Il obtint l'autorisation de tourner dans la réserve de Pine Ridge, dans le Dakota du Sud. Les Indiens se montrèrent particulièrement enthousiastes et frappèrent avec frénésie, se croyant entraînés à nouveau sur le sentier de la guerre.

LES INDIENS DES RÉSERVES GUETTENT LE TOURISTE

Aujourd'hui, il y a encore des Indiens indolents : ce sont les vieux, les inchangeables, ceux qui, dans leurs réserves, attendent que le « Grand Manitou » les appelle au pays des chasses éternelles. Ils se tiennent devant leurs tipis, fumant le calumet, dès qu'un car de touristes leur est signalé. Et si un visiteur braque sur eux l'objectif de son appareil photo, ils réclament impérieusement leur dollar.

A l'heure actuelle, le bureau des Affaires indiennes dispose, chaque année, de 150 millions de dollars pour réaliser son programme : lutter d'abord contre la maladie, l'alcoolisme et tuberculose, en développant les centres médicaux, et améliorer les conditions économiques, en construisant de nouvelles écoles.

En 1946, le gouvernement des Etats-Unis a créé un tribunal spécial pour recevoir les plaintes formulées par les tribus indiennes. Toutes les réclamations ont été soigneusement examinées et, sur 852 plaintes, 125 jugements ont été rendus au 4 janvier 1959, condamnant Washington à payer 23 632 000 dollars d'indemnités. S'ils le désirent, les Indiens peuvent recourir aux autres tribunaux. L'un de ceux-ci, en 1950, condamna le gouvernement de l'Utah à verser aux tribus Utes, pour les terres dont elles avaient été dépouillées, 32 millions de dollars.

Aujourd'hui, la race rouge est sauvée de l'extermination. Les Américains ont réussi à réparer leurs erreurs d'autrefois. L'Indien, désormais, est leur ami, leur compagnon, un des leurs, membre, comme eux, d'une seule et même nation.

En 1960, la prophétie que fit, il y a bon nombre d'années, Hiamovi, un des grands chefs des Cheyennes, se trouve réalisée :

« L'homme blanc et l'Indien suivent actuellement deux routes différentes. L'un ignore la piste de l'autre. Il y a des oiseaux rouges, bleus, verts, jaunes, mais ce sont tous des oiseaux. Il y a des chevaux noirs, bruns, jaunes et blancs, mais ce sont tous des chevaux. Il en est de même des hommes. Il y en a des blancs, des noirs, des jaunes et des rouges, et ce sont tous des hommes. Un jour viendra où ils ne formeront qu'un seul et même peuple. Alors, partout, ce sera la Paix. »



... en réunissant les passionnantes images ZORRO qui se trouvent dans les **Etuis ANCEL**, ou que vous échangerez contre les "points" à découper sur les **Sachets ANCEL**.

C'est avec les délicieux Desserts ANCEL que votre Maman vous réglera chaque jour d'un Dessert nouveau !

Attention ! Conservez bien soigneusement les talons des images ZORRO, car ils vous donnent droit à de splendides cadeaux.



DESSERTS
Ancel

à découper (ou recopier entièrement) et adresser sous enveloppe affranchie à ANCEL, 30, rue La Fayette à STRASBOURG (B.-Rhin).

Veillez m'adresser **gratuitement** les 2 images ZORRO que vous m'offrez dans **PILOTE** et tous renseignements sur la collection des images, l'Album ZORRO (avec son Code Secret) et les cadeaux ANCEL.

Ci-joint, une enveloppe timbrée à 0,25 NF avec mon Nom et mon Adresse complète.

BON



Une des plus grandes villes d'Allemagne en 1828. Seconde du Royaume de Bavière : 30 000 habitants. C'est une ville industrielle. Les édifices publics y sont superbes. Partout l'on se souvient que c'est la patrie du célèbre graveur Albert Dürer.

L'INCONNU DE NUREMBERG



Une lithographie de l'époque représente ainsi Gaspard Hauser lors de son arrivée à Nuremberg. Le visage du jeune homme porte une expression fermée, un peu sauvage. Quoi d'étonnant à cela si l'on pense à l'existence inhumaine qu'il avait menée pendant des années ?



Un an plus tard, en 1829, son regard avait déjà changé, ses lèvres avaient souri. Ce portrait, fait « d'après nature », montre simplement un garçon charmant, sans rien d'extraordinaire.

VOICI un des plus curieux mystères de l'Histoire. L'aventure est quasi policière, en tout cas, assez attachante pour que l'on soit plutôt intrigué, comme l'ont été des millions d'individus, il y a un peu plus d'un siècle. Et pourtant, malgré sa figure de légende, Gaspard Hauser a réellement existé, mais rien encore n'est venu le sortir de l'inconnu et il est probable que la lumière ne sera jamais complètement faite sur cette affaire.



Louis I^{er}, roi de Bavière, s'intéressa personnellement au sort de l'inconnu de Nuremberg. Il l'envoya en Hongrie pour tenter d'y retrouver la mystérieuse famille qui l'eût, tout jeune, abandonné.

PREMIERE LETTRE APPORTÉE PAR GASPARD HAUSER

Frontières bavaroises 1828. « Monsieur le commandant, je vous adresse un garçon qui pourrait servir fidèlement son roi. Il m'a été remis le 7 octobre 1812. Sa mère m'a prié de l'élever, mais sans me donner aucun renseignement sur lui, aussi ne l'ai-je pas déclaré à la justice. Je suis un pauvre ouvrier, père de dix enfants; je ne puis conserver celui-ci plus longtemps. Je l'ai pourtant regardé comme mon fils et je l'ai élevé chrétiennement; mais, dès le jour où je l'ai reçu, il n'a pas fait un pas en dehors de ma demeure. Personne ne l'a vu et lui-même ignore complètement le nom du lieu d'ici. Si vous l'interrogez là-dessus, il ne pourra pas vous répondre. Je lui ai appris à lire et à écrire. Je l'ai conduit jusqu'à la place même, il doit de là se rendre tout seul auprès de vous. Je lui ai dit que quand il serait devenu soldat comme son père, j'irais le rechercher. Je l'ai fait voyager de nuit, et je n'ai pas pu lui donner un sou. Je ne me nomme pas, j'ai peur d'être puni. Si vous ne le gardez pas, il faudra qu'on le fasse abattre ou qu'on le pende dans la cheminée... »

DEUXIEME LETTRE APPORTÉE PAR GASPARD HAUSER

« L'enfant a été baptisé. Il s'appelle Gaspard. Il est né le 30 avril 1812. Elevez l'enfant. Son père était chevalier. Elevez-le jusqu'à l'âge de dix-sept ans, puis envoyez-le à Nuremberg au 4^e régiment de chevaliers-légers. Je suis une pauvre fille. Je ne peux nourrir l'enfant. Son père est mort. »

(Ce billet est daté de 1812.)

QUE PENSAT-ON DE CES LETTRES ?

La seconde lettre, bien que datée de 1812 et écrite en caractères français (la première était en caractères gothiques) paraissait tracée de la même main et avec la même encre que la première. Mais surtout, comment pouvait-il se faire que l'auteur de ce second billet pût savoir que le 4^e régiment de chevaliers-légers serait en 1828 à Nuremberg, alors qu'il n'y était pas en 1812, qu'il n'y vint qu'en 1815 et qu'on ne pouvait prévoir en 1812 où il serait en 1828 ?

LES DIFFÉRENTES SUPPOSITIONS

Autour des opinions, ce fut le débordement de toutes les légendes : Gaspard Hauser aurait été « le fils du tsarévitch Constantin », « un prince héritier du duché de Bade, volé dès sa naissance », « un fils de Napoléon I^{er}, le vrai Roi de Rome ». Pour d'autres enfin, une sorte de fou hystérique qui aurait admirablement monté son personnage.

Comme bien souvent dans des cas semblables, les tenants de chaque hypothèse prétendirent posséder des preuves irréfutables. Pour nous, qu'il nous soit permis de rester dans l'ignorance jusqu'à plus ample informé. Et reprenant la phrase latine gravée sur le monument que les habitants d'Ansbach ont élevé, là où Hauser fut mortellement blessé : « Hic occultus occulto occisus est... » (Ici un inconnu fut tué par un inconnu. 14 décembre 1833.)



Quand les bourgeois de Nuremberg se promènent sur les remparts, c'est pour prendre l'air. Mais, ce 26 mai 1828, le cordonnier Weickmann et son confrère Beck étaient quasiment seuls, car toute la ville était à la fête du lundi de Pentecôte. Ils allaient donc calmement, quand ils furent abordés par un garçon, un étranger, qui leur demanda la direction du faubourg de la Porte-Neuve.



L'inconnu, vêtu proprement, semblait très distingué. Weickmann lui proposa de l'accompagner. Au bout de quelques pas, le jeune homme tira de sa poche une grande enveloppe cachetée adressée « Au très honoré commandant du quatrième escadron du sixième régiment de chevaliers-légers à Nuremberg ». Weickmann se renseigna au corps de garde de la Porte-Neuve et obtint l'adresse de l'officier.



M. de Wessenig, le commandant recherché, était absent. Son ordonnance qui ouvrit au jeune homme, ne put obtenir que des : « Je ne sais pas », en réponse à ses questions, sauf un : « Je veux être officier comme mon père. » L'inconnu fut conduit à l'écurie. On lui offrit de la bière et du vin qu'il repoussa, puis du pain et de l'eau qu'il engloutit. Après quoi, il s'endormit dans les bottes de paille.



Le commandant à son retour, avisé de la visite qui l'attendait, descendit aux écuries et fit recevoir le dormeur, qui s'extasia sur son sabre. L'officier lui demanda son nom. « Celui qui m'a élevé m'a recommandé de toujours dire : Je ne sais pas, Votre Grâce. Et aussi d'enlever mon chapeau. » M. de Wessenig, intrigué, décacheta l'enveloppe ; deux lettres s'y trouvaient, qu'il lut.



Flairant une supercherie ou une imposture, M. de Wessenig fit conduire le garçon au commissariat de police. Le commissaire ne put guère tirer d'autres explications. Il réussit à lui faire écrire son nom : « Gaspard Hauser. » Il ne put pas dire d'où il venait. On le déshabilla. Il était vacciné, avait la peau très blanche et les attaches fines. On trouva sur lui quelques objets de pitié.



On le mit au cachot avec un ivrogne à qui on ordonna d'obtenir des confidences. Gaspard Hauser ne dit rien. On ne put savoir autre chose que son âge, seize ans, qu'il était catholique et qu'il voulait être cavalier comme son père. Un homme le promenait en ville dans l'espoir que quelqu'un le reconnaîtrait. Cependant, petit à petit, le garçon retrouva quelques souvenirs de son passé.



Il avait été, disait-il, dans une sorte de hutte. Deux petites ouvertures laissaient filtrer air et lumière. Un poêle de faïence s'entretenait depuis l'extérieur. Il ne mangeait que du pain et de l'eau. Pendant qu'il dormait, on apportait la nourriture, on changeait ses vêtements, on lui coupait les cheveux, on lui rognait les ongles. Deux chevaux et un chien en bois furent ses jouets, ses seuls amis.



Un jour, enfin, un homme lui apparut qui lui apprit à lire, à écrire et surtout à marcher de long en large ; cet exercice fut pour lui le plus difficile, car, jusque-là, il était resté assis ou couché. Ses jambes étaient raides et engourdis. Au premier essai, il retomba à terre et fondit en larmes. Il fallut des menaces, puis des coups, pour le décider. Mais cela demanda plusieurs séances pénibles.



Quand son mystérieux instituteur le crut assez savant, ils prirent tous deux le chemin de Nuremberg. Le voyage fut long. L'homme dut souvent porter l'enfant. Enfin, l'homme noir, comme l'appelaient Gaspard, le revêtit d'un habit neuf et lui remit l'enveloppe cachetée. Alors, Gaspard se trouva seul sur les remparts où il rencontra les deux cordonniers. Tel fut le récit du jeune homme.



Le mystère ne s'éclaircit guère par ces déclarations. Un professeur, M. Daumer, s'offrit à élever Gaspard chez lui. La ville se chargea des frais. Gaspard se transforma vite. Au bout de quinze mois, il était devenu un jeune homme de mine agréable, s'exprimant avec facilité. Chacun autour de lui s'intéressait à ses progrès et à ses visions. Car Gaspard avait des visions, des visions d'homme noir.



Le 17 octobre 1829, le professeur Daumer, en rentrant chez lui, ne retrouva pas Gaspard. Après bien des recherches, il finit par le découvrir, tapi dans un coin de la cave, blessé au front, tremblant et balbutiant. On le remonta dans son lit, où il s'évanouit. La police apprit du jeune homme qu'il avait été frappé par l'homme noir qui lui avait dit : « Il faudra bien que tu meures ! »



Cette aventure n'était pas faite pour diminuer le mystère Gaspard Hauser. Tous les ramoneurs de la ville (l'homme noir ! ?) avaient été interrogés en vain. Déjà, l'histoire de l'inconnu avait franchi les frontières. Le roi de Bavière offrit 500 florins par indice fourni. L'Europe entière s'en occupa. Le conseiller Biberach prit le jeune homme chez lui. Gaspard s'y blessa d'un coup de pistolet.



Un riche Anglais, lord Stanhope, décida de s'occuper de l'affaire et de son héros. Le roi Louis I^{er} de Bavière ordonna que Gaspard soit emmené en Hongrie. On supposait qu'il était le fils d'une illustre famille de ce pays. C'est finalement chez le professeur Meyer que lord Stanhope logea Gaspard, à Anspach, à 50 km de Nuremberg. Il y fut comme un coq en pâte ; mais l'intérêt diminuait.



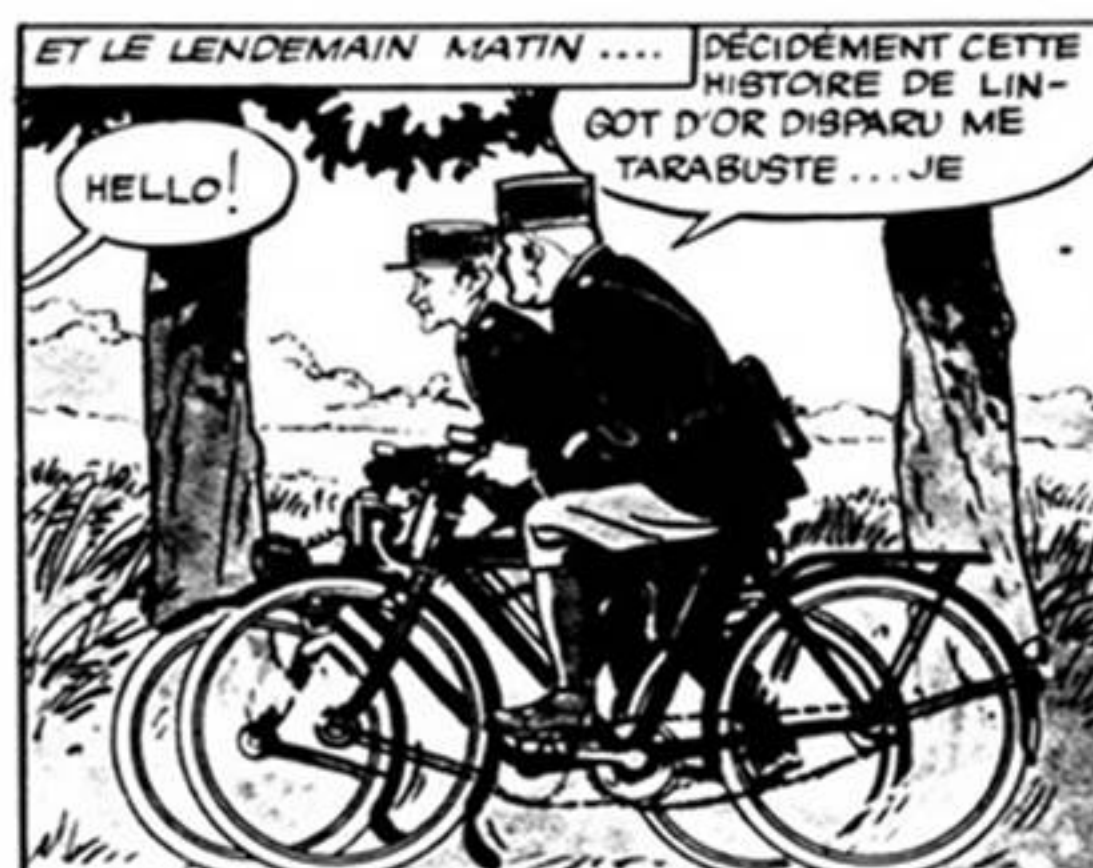
Un drame devait mettre le point final à cette histoire sur laquelle le doute planera toujours. Le 14 décembre 1833, Gaspard Hauser était mortellement blessé d'un coup de stylet dans le parc royal d'Anspach. L'homme noir ? Le 16 décembre, malgré les soins les plus assidus, à 21 ans, Gaspard mourait en disant : « Fatigue, horriblement fatigué — me reste encore... grand voyage à faire. »



Le 20 décembre, des milliers de curieux assistèrent à l'enterrement dans le cimetière d'Anspach. On ne découvrit jamais l'agresseur. A-t-il jamais existé ? Ne fut-ce point tout simplement un suicide ? Lord Stanhope fit ériger sur la tombe une stèle portant une inscription latine qui disait : « Ici repose Gaspard Hauser, énigme de son temps, naissance inconnue, mort inconnue - 1833. »

JACQUES LE GALL "L'OMBRE" *contre*

RESUME. — Jacques Le Gall, qui cherche à éclaircir le mystère de Pierre-Noire, échappe à un attentat.



ET JACQUES RACONTE TOUTE SON AVENTURE AUX GENDARMES... SA NUIT FANTASTIQUE DANS LES RUINES DE PIERRE-NOIRE... SON RÉVEIL À DES CENTAINES DE KILOMÈTRES DE LÀ... LES ATTENTATS DONT IL A ÉTÉ VICTIME DEPUIS SON RETOUR DANS LA RÉGION... ET...



CETTE ÉPREUVE EST LA TROISIÈME D'UNE SÉRIE DE 6 ÉPREUVES
CONSCRÉES A LA MARINE

PATRONNÉE PAR



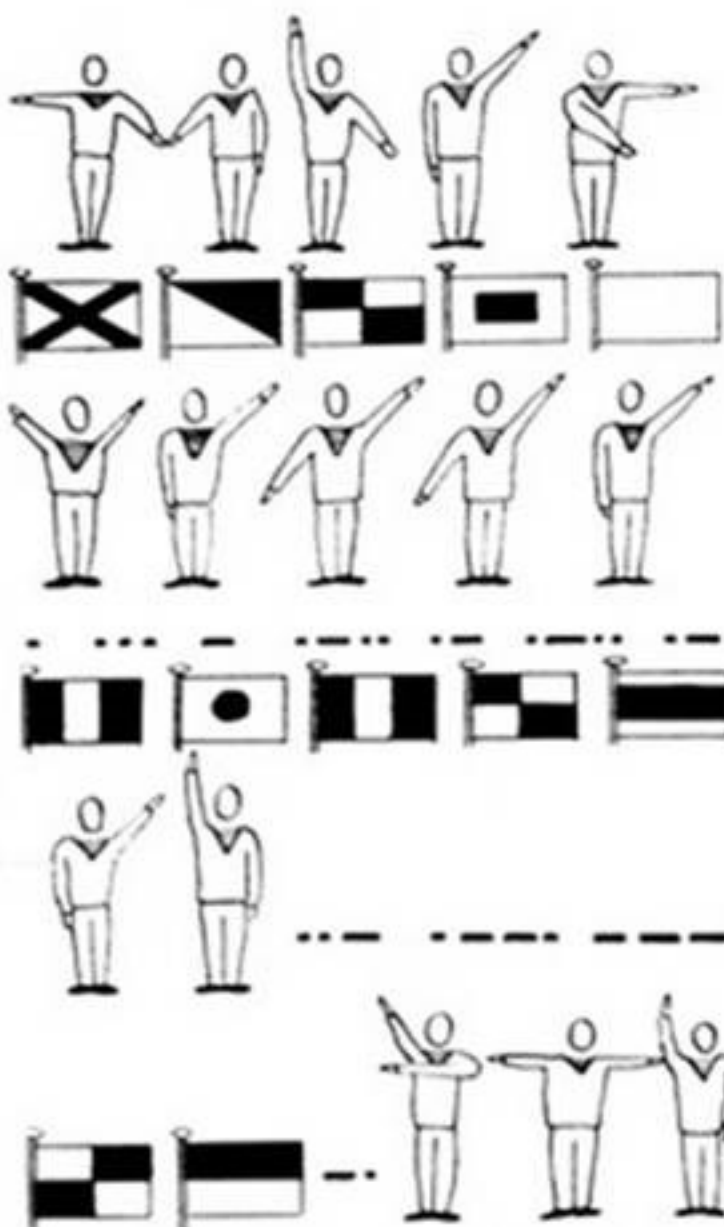
Bichoco Prior, le sandwich pratique

PILOTE VOUS PRÉSENTE LA TROISIÈME ÉPREUVE DU "BREVET DE PILOTE"

Attention ! cette épreuve est ouverte uniquement aux détenteurs du carnet de bord.

Voici un mystérieux message que nous vous demandons de déchiffrer. Comme vous vous en rendez compte, ce message utilise 3 formes de signalisation :

- l'alphabet par signaux à bras de la navigation maritime (code international) ;
- l'alphabet par pavillons de la navigation maritime (code international) ;
- l'alphabet morse.



Ces 3 formes de signalisation ont volontairement été employées tour à tour. Pour déchiffrer ce message, il vous suffira donc de « traduire » ces signaux dans l'ordre où ils se présentent, ligne après ligne, et de gauche à droite, sans tenir compte des changements de système de signalisation.

Nous pouvons encore vous « souffler » que ce message est une question.

CE QUE NOUS VOUS DEMANDONS D'INSCRIRE SUR VOTRE BULLETIN-REPOSE C'EST UNIQUEMENT LA RÉPONSE A CETTE QUESTION.

De même, vous n'oublierez pas d'y inscrire votre nom (en haut), votre adresse, le numéro de votre carnet de bord, ni de joindre à votre envoi une enveloppe timbrée à 0,25 NF portant également vos nom et adresse.

Vous avez jusqu'au mardi 10 mai à minuit (le cachet de la poste faisant foi) pour répondre à la

3^e ÉPREUVE PRIOR Journal PILOTE

30, rue Notre-Dame-des-Victoires - PARIS (2^e)

Attention ! Cette épreuve n'est, en aucun cas, un concours de vitesse. Ceux qui y répondront les premiers n'en tireront aucun avan-

tage ! Aussi, nous ne saurions trop vous recommander de prendre votre temps pour bien répondre, et tout simplement dans les délais !

RÉPONSE A LA DEUXIÈME ÉPREUVE DU BREVET DE PILOTE

Et voici les réponses à la deuxième épreuve du BREVET DE PILOTE, parue dans notre numéro 26, épreuve ouverte uniquement, nous vous le rappelons, aux détenteurs du carnet de bord.

Vous vous souvenez, sans doute, qu'il s'agissait de « traduire » en kilomètres-heure les vitesses records obtenues respectivement par :

- « NORMANDIE », en 1935, sur Le Havre-New York (29,94 nœuds) ;
- « UNITED STATES », en 1952 (35,54 nœuds).

Ces vitesses records, qui ont permis à leurs auteurs de détenir le prestigieux RUBAN BLEU, correspondent à :

- 55,448 km/heure, pour le « Normandie » ;
- 65,820 km/heure pour le « United States ».

Il vous fallait également satisfaire à un petit travail de vrai marin : réaliser un nœud plat qui présente la particularité de ne pouvoir se resserrer. Notre spécialiste « marine » examine actuellement tous les nœuds que nous avons reçus, mais vous pourrez d'ores et déjà, en étudiant le dessin ci-dessous, constater si votre œuvre se rapproche du modèle.

N.B. — Ne vous impatientez pas si vous ne recevez pas immédiatement la vignette concernant une épreuve du « Carnet de Bord ». L'abondance du courrier ne nous permet pas de le dépouiller aussi rapidement que nous le souhaiterions. Mais toutes les vignettes, accompagnées des instructions nécessaires à leur emploi seront envoyées, soyez sans crainte !



POUR L'AMOUR DU JAZZ

par
SACHA DISTEL



DES LETTRES DE PARTOUT

L'abondance des matières ne nous permet pas de publier dans ce numéro la chronique de Sacha Distel. Nous espérons que nos lecteurs ne nous en voudront pas. Ils trouveront ci-dessous quelques réponses au nombreux courrier que Sacha reçoit chaque semaine.

PENELOPE : Merci pour la violette, le dessin et félicitations pour la chanson : je ne dirai pas qu'elle est parfaite. Ce serait entretenir de fausses espérances. Et puis, Pénélope, il me semble grand temps d'améliorer votre orthographe ! « Se sont tout de suite aimés », s'il vous plaît avec un accent aigu ! et « parrainer », ne vous en déplaît, prend deux « r » mais un seul « n » ! Merci enfin pour le poisson rouge et le mouchoir... Mais cessez, chère Pénélope, de m'envoyer ainsi des porte-bonheur ! Ou ils perdront leur efficacité...

Un mot encore : *Pilote* est le moyen idéal de correspondre et même pour vous si fidèle, comme le veut votre surnom, je ne peux faire mieux. Vous n'êtes pas seule au monde, Pénélope. (Heureusement... pour vous-même !)

MAURICETTE : Eh bien, en voilà un caractère ! C'est par ma foi un ultimatum : quand on veut, on peut. (Vous aussi, chère Mauricette, vous auriez intérêt à cultiver votre grammaire !)

Je suis navré, confus... mais je ne peux pas ! Pour vous, comme pour les autres. Ecrivez-vous mieux que Mme de Sévigné — ce qui me paraît du domaine des rêves ! — je ne pourrais vous répondre personnellement. Vous avez beau dire « non, non, non » (et, j'imagine, taper du pied), c'est ainsi. Un homme normalement constitué n'a que deux mains dont une seule peut écrire. Si je suivais vos ordres (je ne dis pas vos conseils) j'écrirais tout le jour, toute la nuit et ne pourrais plus ni chanter, ni manger, ni dormir. Ce serait absurde. Seriez-vous absurde par hasard ? Non. Je crois simplement que vous ne savez pas encore très bien compter : il n'y a que vingt-quatre heures par jour... J'en arrive à cette conclusion, lorsque vous me demandez par la même occasion de faire une émission de trois ou quatre heures sur les ondes !

Tout n'est pas perdu : votre écriture semble me dire que vous êtes très jeune ; sur votre feuille d'écolière, vous aurez le temps, avant

d'être tout à fait grande, d'apprendre à compter et à accorder les verbes ! Amicalement.

MICHELE JACQUART : Merci pour l'espèce de petit hochet mais je croyais avoir passé l'âge ! Voici les réponses à vos questions :

1^{re} Vous saurez combien de pays j'ai visités en continuant à lire *Pilote*. J'en parlerai.

2^{de} Je préfère toujours la chanson que je suis en train de travailler pour mon prochain tour, à celle créée hier. Je ne peux pas vous dire quelles sont celles que je préfère chez les autres chanteurs car j'ai beaucoup d'amis dans le métier et je tiens à les garder.

3^{de} Le cinéma est une chose et la chanson une autre. Vous-même, préférez-vous « Scoubidou » à « Salomon et la reine de Saba » ? Ça n'a vraiment aucun rapport !

3 bis Mes partenaires me plaisent toujours : il faut savoir se mettre dans la peau du personnage.

4^{de} J'aimerais faire un film avec de grands acteurs, naturellement. Mais quant à vous dire lesquels... reportez-vous à ma réponse N° 2.

5^{de} Je ne dis mes défauts qu'à mon confesseur.

6^{de} Franchir la barrière des fans après la représentation est le sport le plus énergique que je pratique.

7^{de} Oui. Mais pas avec tout le monde.

8^{de} Je préfère les femmes qui ne parlent pas aux petites filles qui parlent.

Sans rancune.

ANNIE JOST, GENEVIEVE BAUR, PAULE FRYDMAN, MARTINE CHOLAT, JEAN-PIERRE LEGRIS, PATRICK VIALET : Les photos viendront. Pardonnez-moi si le courrier est moins prompt que votre gentillesse.

Sacha Distel

DÉTENTEURS DE CARNETS DE BORD... A VOUS DE JOUER



Lorsque vous lirez ces lignes, tous ceux qui en ont fait la demande seront en possession de leur carnet de bord. Peut-être même l'avez-vous déjà montré, ce beau carnet bleu flamant neuf, à tous ceux de vos camarades qui rêvent de vous imiter et qui — rien ne les en empêche — vous imiteront demain, dans une semaine ou dans un mois en nous adressant, à leur tour, les 10 bons-Pilote.

Oui, bien sûr, nous le savons, vous, vous avez attendu plusieurs semaines avant de le recevoir ! Soyons francs, ce retard provient avant tout du succès de l'opération-carnet de bord qui a dépassé nos propres espérances ! et n'avez-vous pas été des milliers à demander tous ensemble, en même temps notre questionnaire ? Vous voyez d'ici la tâche considérable à laquelle a dû s'attaquer notre secrétariat ! Vous avez heureusement — voilà une belle preuve d'amitié — montré une exemplaire patience. Merci.

Et maintenant, n'oubliez pas que le carnet de bord N°EST QU'UNE ÉTAPE. A l'honneur de le posséder vont en effet bientôt s'ajouter — ou s'ajoutent déjà — d'autres satisfactions !

— la possibilité de participer aux épreuves du Brevet de Pilote, donc d'obtenir un jour ce prestigieux Brevet, lui-même clef de multiples et passionnantes activités réservées aux plus brillants d'entre vous.

— la possibilité d'obtenir des réductions importantes sur le prix d'entrée à certains spectacles ou manifestations : c'est le cas actuellement pour le Salon du Plein Air et du Camping, à Paris (entrée fixée à 100 francs au lieu de 200 pour les titulaires du carnet de bord), pour le Grand Cirque de France (200 francs de réduction !) qui, ces jours-ci, plante son chapiteau dans l'Est avant de rendre visite aux Alpes, à la Côte d'Azur, à la Provence, au Massif Central, à la Touraine... ou tout simplement la gratuité totale : ce sera le cas pour les meetings nationaux d'aviation auxquels participera votre parrain Léon Biancotto, champion du monde de la voltige aérienne.

Et, bien sûr, ça n'est pas fini.

Jean DONGUES.

SOLUTION DES JEUX DES PAGES 18-19

TOP ! TOTEM :

1^{er} coup : Le piéton blanc 47 va au 46 et dit « Top ! ». Le piéton rouge 37 le prend et va au 55.

2^e coup : Le cavalier blanc 48 prend le piéton rouge 55, arrive au 62, va au 61 et dit « Top ! ». Le piéton rouge 70 le prend et va au 52.

3^e coup : Le cavalier blanc 12 va au 13 et, prenant successivement les piétons rouges 20 et 34, arrive au 41. Le piéton blanc 39 prend successivement les piétons rouges 52 et 38 et va au 31.

Tous les piétons rouges sont éliminés. Les cow-boys blancs du camp d'Any du Far West ont donc gagné. Pour marquer 10 points, ils n'auront plus qu'à faire entrer leur piéton 31 en 29 dans l'enceinte sacrée du totem.

MOTS CROISÉS :

(1) Horizontalement : I. Majordome. — II. Ys. Aires. — III. St. SS. — IV. Tuer. — V. Eclaircir. — VI. Rein. AO. — VII. Gaïeté. — VIII. Tu. — IX. Carrière.

(2) Verticalement : 1. Mystère. — 2. Astuce. — 3. Eli. — 4. Ranger. — 5. Ras. — 6. Distraite. — 7. Or. Cœur. — 8. Me. — 9. Escarpes.

JEAN OU BLAISE :

Regardez bien la cheminée qui sort de la maison du crime. Elle indique que le vent porte dans la direction du bois où se trouvait Blaise. Or, Blaise prétend qu'il n'a rien entendu à 500 m du drame, alors que Jean, également à 500 m, avoue bien volontiers qu'il a entendu le coup de feu (sans le secours du vent). Donc, il y a toutes chances pour que Blaise ait menti. Et, s'il a menti, c'est qu'il pourrait bien être le coupable.

POUR DEMANDER VOTRE « CARNET DE BORD »

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris 2.

Pilote

SOCIÉTÉ D'ÉDITION PILOTE

Rédaction et Administration :

30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 19-10 - CENTRAL 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE

Directeur général : J. HEBRARD

Rédacteur en chef : R. JOLY

Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY

ABONNEMENTS

France et Communauté française	Étranger
3 mois... 9,80 NF	11,00 NF
6 mois... 19,00 NF	21,60 NF
1 an... 36,40 NF	41,60 NF

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

« SIREP », 35, avenue Wolvendael,
BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

6 mois... 216 FB

1 an... 416 FB

La reproduction des textes et des photographies est interdite. *PILOTE* décline toute responsabilité pour les documents envoyés.

Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : ÉDIFRANCE,

30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e).

CENTRAL 12-75,
13-30, 16-99.

BREVET DE
"PILOTE"

28

Pilote

présentent

RADIO-LUXEMBOURG

ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Le second du Tonneau, Rudolf Muller a saboté la torpille, et le sous-marin, sur lequel se trouvent Zappy et l'amiral Tudreuil, est échoué par 50 m de fond...

par St JULIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



(A suivre.)

Pilote

N° 29
12 MAI 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique : 8 Fr. B.

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

LE ROMAN FANTASTIQUE
DE L'AGENT SECRET N° 1

LAWRENCE D'ARABIE

(voir pages 28 - 29)



DANS NOTRE COURRIER PILOTE CONTRE LA CHASSE A COURRE



Notre article paru dans « Pilote », n° 28, demandant un million de signatures pour interdire la chasse à courre, nous a valu un abondant courrier. Nous avons sélectionné la photo ci-dessus, qui nous a été envoyée par un lecteur qui désire rester anonyme. Ce document illustre bien la cruauté de ce soi-disant sport qui n'est qu'un massacre. Notre indignation est partagée par les jeunes Pilotes. Nous leur demandons donc de nous écrire chaque fois qu'ils entendront parler d'une chasse à courre dans leur région. A « Pilote », nous nous engageons à faire tout ce qui est en notre pouvoir pour empêcher la chasse d'avoir lieu : nous prendrons contact avec les chasseurs, avec les autorités locales, nous lancerons des appels qui devront être entendus.

« Pilote » compte sur vous, sur vous tous, pour obtenir le million de signatures qui fera interdire la chasse à courre. Mettez-vous en campagne dès que possible, votre travail permettra de sauver d'un massacre odieux des animaux que vous aimez.

Dans un de nos prochains numéros, notre colonne de courrier sera réservée exclusivement à notre campagne contre la chasse à courre.

JEAN MARIDOR

De M. Pierre MARIDOR (père de Jean Maridor), à Saint-Martin-du-Manoir (Seine-Maritime).

Nous sommes, ma femme et moi, heureux de vous dire combien nous sommes satisfaits de votre article, nous vous remercions de l'avoir fait si vrai. La présentation en est magnifique et les photos sont reproduites magistralement. A vous, M. Blondel et à la Direction de « Pilote », nous sommes reconnaissants de l'hommage que vous rendez à la mémoire de notre cher disparu.

Nous avons été très émus par la lettre de M. Maridor, ainsi que par le geste de M. le directeur du Groupe Scolaire Jean-Maridor, au Havre-Graville, qui a distribué « Pilote » à ses élèves pour qu'ils connaissent mieux le héros dont leur établissement porte le nom glorieux.

ERREUR DANS LE TITRE

De Edouard FLOQUET et Joël DU- MOULIN, Les Aubrys, Champagné (Sarthe) et de leur professeur, M. Marcel CHOISNE.

Dans votre n° 24, se trouvait le barrage de Donzère-Mondragon, que j'ai détaché pour l'étudier en classe. Mais il y a une petite erreur : vous avez fait une documentation sur le barrage Mondragon, c'est bien de parler des nouveautés. Mais pour quoi faire une gravure qui n'a rien à voir avec ce barrage ? Ces usines ne sont pas ensemble. Si vous avez voulu montrer la différence entre le barrage au fil de l'eau et celui de haute montagne, il fallait les séparer.

Le but de ce pilotage était de montrer les différents genres de barrages. Le titre devait en être « Les Barrages ». Malheureusement, une erreur a fait que « Donzère-Mondragon », qui ne devait indiquer qu'un seul des barrages, est devenu le titre général du dessin. Nous nous en excusons auprès de nos lecteurs et nous remercions M. Choise et ses élèves de nous avoir signalé notre erreur.

Les photos de ce numéro sont signées : L'Equipe, Presse Sport, A.F.P., United Press, J. Molezun, René Pari, AGIP, Associated Press, Blondel, Musée de la Marine, Vasselli, Roughol, I.N.P., A.D.P., Holmès.

LES JEUNES DÉTECTIVES DU B^D DE SÉBASTOPOL

CES trois jeunes Parisiens ont permis l'arrestation, samedi, d'un malfaiteur dangereux. Comme tous les samedis après-midi, n'ayant pas classe, Lucien Firer, 14 ans 1/2, 62, r. de Turbigo, et Michel Brien, 15 ans 1/2, demeurant 18, r. Wurtz, étaient venus écouter des disques chez leur ami Marc Kraftchik, 14 ans 1/2, demeurant au 3^e étage, 28, bd de Sébastopol. Soudain, une locataire du sixième étage descendit, affolée, et sonna.

— Il y a un cambrioleur dans les chambres de bonnes, dit-elle. Effectivement, un homme mal rasé, vêtu d'une gabardine et portant une valise, descendait rapidement l'escalier. Immédiatement, les trois détectives en herbe échauffèrent le plan qui permit l'arrestation du cambrioleur, car c'en était bien un, puisqu'il venait de subtiliser un réveil et 6 200 F dans la chambre de la domestique des Kraftchik.

Le plus dur, raconte Marc, fut de convaincre l'agent que nous n'avions pas rêvé, que la porte avait bien été fracturée et que nous savions où se trouvait le voleur. Après, ce fut du billard. Le voleur n'a pas essayé de résister. Mais il paraissait surpris, car il ne s'était pas rendu compte qu'on le suivait.

Ce beau succès n'aura pas d'influence sur la future carrière de nos amis. Marc (à gauche), veut être chirurgien-dentiste, Michel (au centre) et Lucien, dessinateurs industriels. A tous trois, en récompense de leur flair, « Pilote » est heureux d'offrir un abonnement.



À travers la porte de l'appartement familial, Marc aperçoit la silhouette du cambrioleur s'enfuyant dans l'escalier. Pendant que Michel Brien assure la liaison au rez-de-chaussée, Marc court cher-



cher l'agent en faction au coin du boulevard de Sébastopol, et Lucien piste le malfaiteur jusqu'au café du 166, rue Saint-Martin, où il sera arrêté par l'agent ramené par Marc et guidé par Michel.

PILOTE dans les salons UN TÉLÉPHONE SOUS-MARIN

★ Au « Salon du plein air », au Bois de Vincennes, on a pu admirer ce radio-téléphone qui permet aux pêcheurs sous-marins, de plus en plus nombreux, de garder le contact avec la surface. Finie, donc, cette angoissante sensation d'isolement dans les profondeurs. En cas de malaise, ou plus simplement de découverte d'une prise de taille, le plongeur, recouvert de sa combinaison de caoutchouc, pourra demander de l'aide à un camarade. L'appareil est peu encombrant, comme vous en jugerez sur notre cliché.

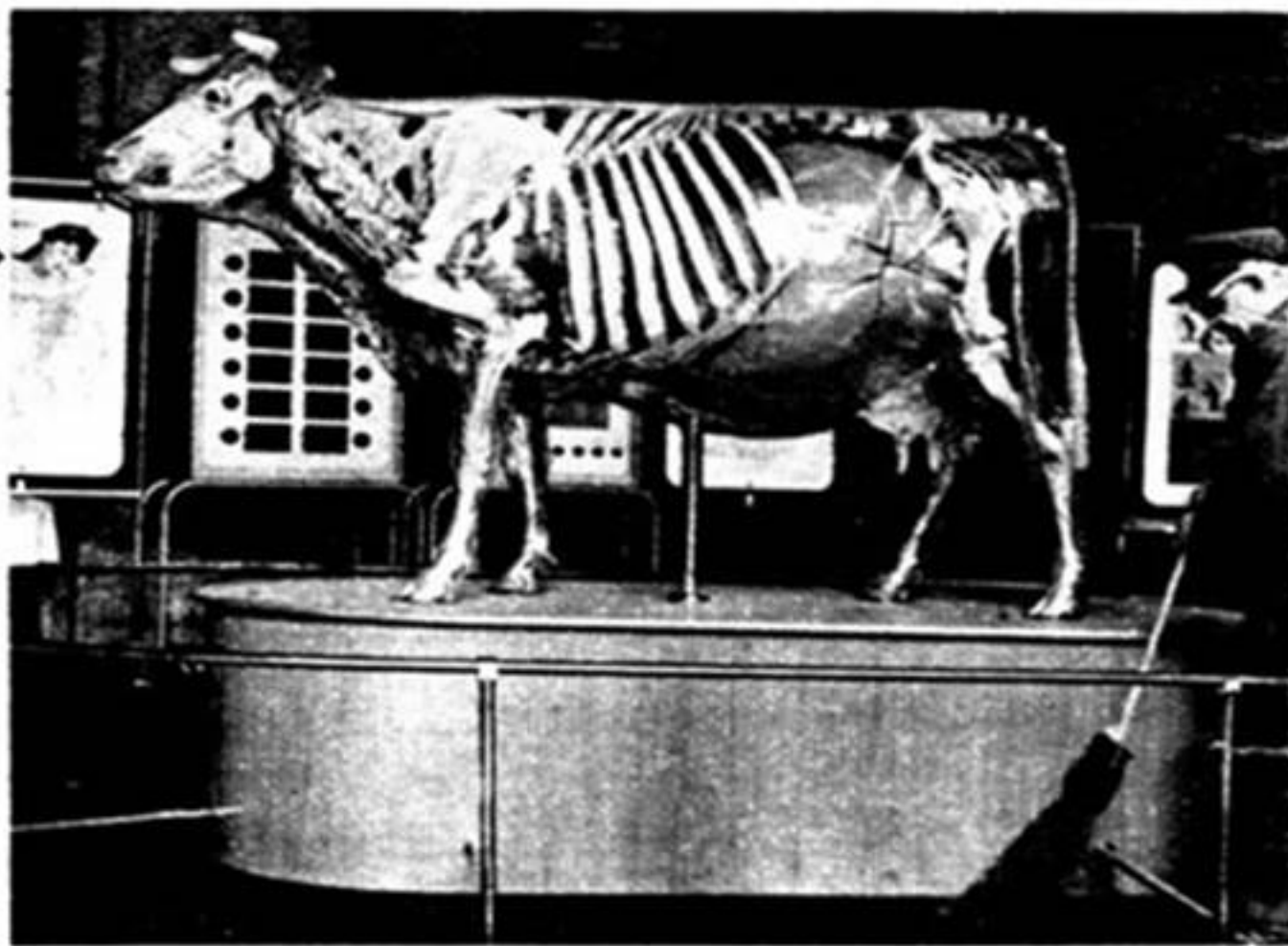


UN NOUVEL ENGIN POUR LES PICCARD

★ A Honovre, la firme Krupp a présenté, au cours du Salon de l'Industrie qui s'est ouvert le 24 avril, le nouvel engin destiné au célèbre professeur Piccard et à son fils, désormais son fidèle assistant, pour leur permettre de descendre étudier les grandes profondeurs. Notre cliché montre les deux savants devant (et dans) la sphère d'acier.

UNE VACHE TRANSPARENT

★ A côté des machines les plus perfectionnées au service des hommes, cette vache transparente est exposée au 3^e Salon de la Vie Collective, au Grand Palais. Fabriquée en matière plastique, cette vache livre tous ses secrets et permet de mieux comprendre son anatomie, son système de circulation et le processus de la lactation. Mais ce n'est pas demain que vous en aurez une semblable pour vos cours de sciences naturelles !



EXTRAORDINAIRE **GYMNASTIQUE DES YEUX :** VOIR NET sans lunettes. Le traitement facile que chacun peut faire chez soi rend rapidement aux MYOPES et PRESBYTES une vue normale. La documentation avec références vous sera envoyée gratuitement en écrivant à « O.O.O. » P. 7, rue de Bosnie, 73 et 75, BRUXELLES. Résultat toujours surprenant, souvent rapide. Décidez-vous, puisque c'est gratuit.

TOUT SUR LA COUPE DE FRANCE

SAINT-ÉTIENNE contre MONACO : deux vieux lutteurs réalisent leur rêve

DIMANCHE 15, plus de cinquante mille Parisiens et provinciaux s'efforceront, par le rail et par la route, de gagner le vétuste stade olympique de Colombes pour être les témoins de ce grand événement du football français qu'est la finale de la Coupe. Bien des événements sportifs dépassent en qualité une finale de la Coupe mais quelle qu'en soit la distribution, la finale de la Coupe demeure le spectacle sportif numéro un en France.

Il s'avère d'ailleurs que la Coupe de France est régie par un excellent metteur en scène : c'est une compétition à suspense car chaque année l'on enregistre de sensationnelles surprises. Sans en revenir à la belle aventure de 1960 des Provençaux de Gardanne, « tombeurs » de deux équipes professionnelles, souvenons-nous de la finale de l'an passé qui vit, après un premier match nul, la victoire finale des Normands du Havre sur les Francs-Comtois de Sochaux. Le Havre opérait alors en seconde division, c'est-à-dire occupait environ la 19^e place dans la hiérarchie du football français !

SIX VICTOIRES POUR MARSEILLE

Sans faire l'historique de la Coupe de France, rappelons quand même qu'elle fut créée le 21 janvier 1917, en pleine guerre, et disputée pour la première fois en 1918. Le premier lauréat : l'Olympique de Pantin, vainqueur du F.C. Lyon par 3 buts à 0. Quarante-deux clubs participèrent à cette première Coupe de France. Cette année, ils furent 1 187 clubs

de la métropole et de l'Algérie à s'engager dans la compétition. C'est le record !

Quatre clubs totalisent vingt et une victoires : deux clubs parisiens, le Red Star Olympique (vainqueur en 1921, 1922, 1923, 1928 et 1942), le Racing Club de Paris (1936, 1939, 1940, 1945 et 1949), un club du Nord : Lille (1946, 1947, 1948, 1953 et 1955), chacun cinq victoires, et un club de Provence : l'Olympique de Marseille qui, avec six victoires (1924, 1926, 1927, 1935, 1938 et 1943), demeure le recordman de la Coupe. La carrière 1960 de ces quatre grands de la Coupe n'a pas été très heureuse puisque Marseille et le Racing ont été éliminés en seizième de finale, le premier par Saint-Etienne, le second par Sète ; le Red Star a été battu par Le Havre en huitième de finale ; quant à Lille, il échoua en quart de finale où il fut battu par Saint-Etienne.

Il semble donc que Saint-Etienne soit le grand tombeur des vainqueurs de Coupe. En demi-finale, les Stéphanois n'éliminèrent-ils pas les Normands du Havre, tenants de la Coupe 1959 ? Cette finale 1960 sera d'ailleurs une finale opposant deux néophytes de la Coupe puisque aucun des deux clubs n'a pu encore atteindre la finale. Saint-Etienne fut deux fois demi-finaliste : en 1951, battu par Valenciennes (3 à 1), et en 1953, battu par Lille (1 à 0). Monaco accéda une seule fois en demi-finale, en 1958, où il fut battu par Nîmes par 2 buts à 1.

Deux belles équipes, du beau football — du moins, souhaitons-le : voilà de quoi faire une « grande finale de Coupe ».



A. S. Monaco, debout (de gauche à droite) : Kaelbel, Novak, Alberto, Biancheri, Thomas, Ludo. — Accroupis (de gauche à droite) : Hess, Hildago, Roy, Cossou et Carlier.



Saint-Etienne, debout (de gauche à droite) : Cossado, Herbin, Wicart, Abbes, Domingo, Ferrier. — Accroupis (de gauche à dr.) : Mitoraj, Glovacki, Liron, Olesiak et Peyroche.

UN "NOUVEAU KOPA" SAMEDI A COLOMBES ?

QUELQUES minutes avant le coup d'envoi de la finale de la Coupe de France, une dizaine de jeunes garçons seront présentés aux cinquante mille spectateurs de Colombes : les lauréats des concours du « Jeune Footballeur » et du « Plus Jeune Footballeur ».

La finale de la Coupe de France, c'est incontestablement la grande fête du football français puisqu'elle permet de réunir, sur la même pelouse, ses « vedettes » et ses « espoirs » : d'une part deux des meilleures équipes, d'autre part les jeunes et très jeunes qui, dans cinq ou dix ans, opéreront, à leur tour, dans des équipes professionnelles et peut-être même dans l'équipe de France.

PRÈS DE DEUX MILLE CANDIDATS AU DÉPART

Créé en 1930 par le journaliste Gabriel Hanot, le concours du jeune footballeur est destiné à faire connaître, à l'échelon régional, puis national, les meilleurs espoirs du football français, et réussir à Colombes la veille de la finale de la Coupe de France signifie, pour tous ces jeunes, la possibilité d'accéder aux équipes premières du championnat de France amateur ou professionnel, au même titre qu'un lauréat du concours du conservatoire voit s'ouvrir les portes de la Comédie-Française.

Mais pour effectuer le voyage de mai à Colombes, le candidat jeune footballeur doit subir un nombre important de sélections. Tout d'abord à l'intérieur de son club, ensuite dans son district régional, enfin dans le cadre de la finale de sa ligue

régionale, car seuls, soixante-dix sélectionnés pour l'ensemble du territoire métropolitain et de l'Algérie peuvent participer aux journées finales de Colombes. Ce sont donc plus de deux mille jeunes footballeurs, âgés de moins de quinze ans pour les « plus jeunes footballeurs » et de quinze à dix-sept ans pour les « jeunes footballeurs », qui prennent part à la compétition.

Que leur demande-t-on ? Des épreuves variées qui doivent confirmer qu'ils sont des footballeurs complets. Dans le cadre régional (district et ligue), tout d'abord, un parcours genre slalom qu'il faut effectuer la balle au pied ; le temps du parcours est chronométré, mais des points de pénalisation sont octroyés pour tout obstacle mal franchi. Ensuite, frappe de la balle : corners des deux pieds, centres, tirs, etc.

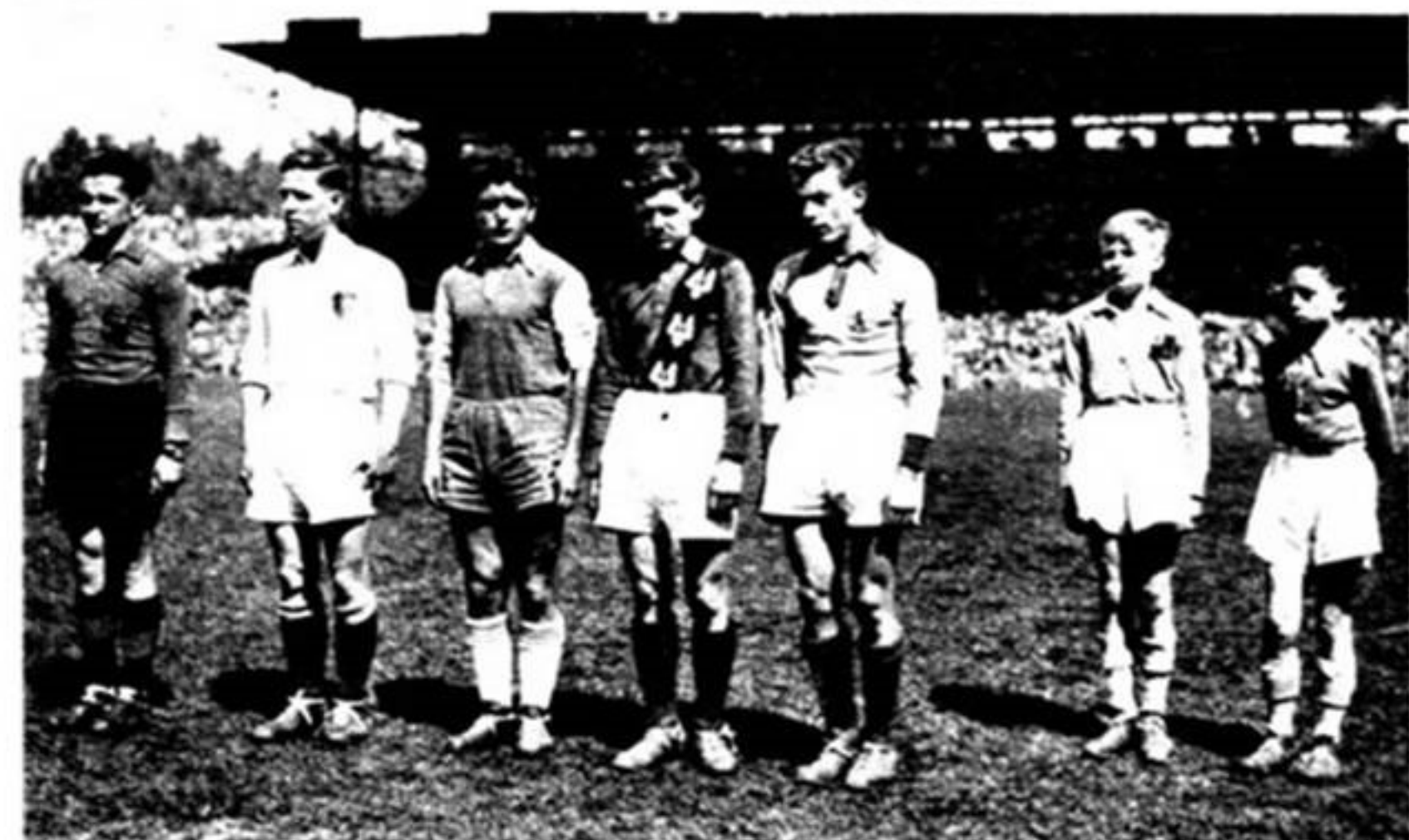
Ce sont ces mêmes épreuves qu'effectueront, à Colombes, le samedi matin, sur un terrain annexe, les soixante-dix lauréats des compétitions régionales. Ces épreuves sont éliminatoires et, à l'issue de cette matinée, les quinze meilleurs prendront part, l'après-midi, à la grande finale. Là, sous le contrôle de l'instructeur national G. Boulogne, juge unique, les finalistes devront passer leur dernier examen qui comprend : des tirs de coups francs, des pénalités, dégagements de six mètres, des reprises de volée (à droite, à gauche, au centre), des blocages et amortis, des touches, des arrêts de gardien de but et, pour terminer, une question théorique sur les règles du jeu.

UN GAGE DE RÉUSSITE

Il est incontestable que les lauréats du concours du jeune footballeur font carrière dans le football : au palmarès des dernières

années, nous ne trouvons que des noms connus : en 1949, Saupin, d'Angers (1^{er}) ; Kopa, de Reims (2^e) ; en 1950, Leblond, de Reims (1^{er}) ; Hess, de Monaco (2^e) ; en 1952, Bourdoncle, de Sochaux (1^{er}) ; en 1953, Bernard, de Toulouse (1^{er}) ; Ferrier, de Saint-Etienne (3^e) ; en 1955, Heutte, du Racing (2^e) ; en 1956, Quedec, du Racing (1^{er}), etc.

Et ce sera pour les soixante-dix rescapés des épreuves régionales la meilleure récompense : voir évoluer le dimanche sur la pelouse de Colombes, les Monegasques Hess et Hidalgo et les Stéphanois Herbin et Ferrier, anciens finalistes, comme eux, du concours du jeune footballeur et, aujourd'hui, grands finalistes de la Coupe de France de football.



La promotion 1949. — Voici réunis les 5 premiers du concours du « jeune footballeur » 1949 dans l'ordre de leur classement, de gauche à droite : 1^{er} Saupin (depuis professionnel à Angers et au Stade), 2^e Kopa (« pro » à Reims), 3^e Leandri (« pro » à Toulouse), 4^e Pasik (« pro » au Red Star), 5^e Gassmann. Plus en retrait, les deux premiers du concours du « plus jeune footballeur » : le vainqueur, Bernard (professionnel à Toulouse) et Rolland.

UNE TRADITION : LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE EST LÀ

1952 Le président Vincent Auriol (souriant) salue les joueurs de Nice qui vont, peu après, remporter la finale. Ici, il serre la main de Belver, aux côtés de celui-ci, Bonifaci, Corniglia et Courteaux.

1957 Le président René Coty (souriant) remet la Coupe à Pleimelding, capitaine de Toulouse. A droite, Shroglio, capitaine d'Angers. Quand Le Havre, sa ville natale, gagnera, Coty ne sera plus président.

1959 Et c'est le président de Gaulle (souriant) qui félicite Strappe, capitaine du Havre (à gauche) et Gordien, capitaine de Sochaux (à droite) après le match nul. (Le général n'a pas assisté au 2^e match.)

1960 ? Le général de Gaulle, retenu par la conférence au sommet, pourra-t-il se rendre à Colombes ? Mais il est possible que la princesse Grace de Monaco (souriante), déjà venue au stade, assiste à cette finale.





L'ILE DE LA TORTUE

perdue et reconquise

Après s'être installés dans l'île de la Tortue et avoir institué des lois draconiennes, les Flibustiers et les Boucaniers eurent leur premier gouverneur, tout d'abord un officier arrivé depuis peu de France : un certain Levasseur qui leur fut de bon conseil mais qui, par la suite, se montra autoritaire et despotique. La rébellion ne tarda pas à éclater dans l'île brusquement et Levasseur fut tué par un de ses capitaines d'un coup de poignard. Le chevalier de Fontenay prit alors sa succession.

Conduits par le chevalier de Fontenay, les Flibustiers entreprirent de nombreuses et fructueuses opérations. Mais leur chef, grisé par le succès, commit l'imprudence d'accorder une trop grande importance aux expéditions menées par ses compagnons. Les navires quittaient fréquemment le port de Tortuga et l'île se trouvait ainsi dépourvue de défenseurs. Un matin, un Boucanier entra, affolé, dans le bureau du chevalier, auquel il annonça qu'il venait d'apercevoir, au large, une flotte espagnole faisant voile vers l'île. Fontenay fit grouper, dans le fort, tous les hommes disponibles et, en attendant l'arrivée de l'ennemi, les initia au lancement de la grenade, au pied des bastions.

Les Espagnols, avertis du peu de monde qui pouvait leur opposer quelque résistance, étaient, cependant, munis d'un armement considérable. Ne voulant pas s'exposer aux canons du fort, ils débarquèrent hors de portée des pièces d'artillerie. Non loin du fort de la Roche, il y avait une petite éminence au sommet de laquelle on pouvait établir une position d'attaque favorable. Mais pour y parvenir, il fallait franchir de profonds précipices. Visitant les alentours, les Espagnols découvrirent un chemin étroit, encaissé entre deux rochers abrupts. On y accédait par un trou, sorte de trappe. Pour y monter leur artillerie, ils attachèrent ensemble deux madriers sur lesquels ils placèrent un canon. Les soldats portèrent cet appareil sur leurs épaules et transportèrent ainsi quatre pièces.

RÉBELLION CONTRE FONTENAY

Les assiégés durent reconnaître qu'ils ne pouvaient résister victorieusement. Ils voulurent capituler et se révoltèrent contre le gouverneur. Un nommé Bedel, l'instigateur de la rébellion, s'approcha. Il exigea la reddition du fort. Fontenay protesta : « Va, traître ! Si j'y suis réduit, tu n'auras pas la satisfaction de le voir ! » Arrachant un pistolet de sa ceinture, il lui brûla la cervelle. Cet acte d'autorité surprit les mutins qui se ressaisirent, jurant de mourir plutôt que de se rendre. Mais le jour suivant, la révolte se ralluma et le chevalier dut céder. Fontenay eut quarante-huit heu-

res pour quitter l'île avec ses compagnons.

Le général espagnol, alors qu'ils embarquaient, songea que ces aventuriers pouvaient aller se joindre à d'autres bandes. Il exigea des otages, dont le propre frère de Fontenay, qui seraient remis en liberté lorsque lui et sa troupe auraient atteint Saint-Domingue. Six mois plus tard, le chevalier tenta de reprendre l'île. Les Espagnols le repoussèrent en lui causant de lourdes pertes.

A LA RECONQUÊTE DE L'ÎLE

A cette époque, le gouverneur de Saint-Christophe mourut. Un gentilhomme périgourdin, du Rossey, qui avait été Boucanier, retourna près de ses anciens compagnons, qui le reçurent fort bien et lui proposèrent de les emmener à la reconquête de l'île de la Tortue. Du Rossey accepta l'offre et groupa autour de lui quatre cents Boucaniers et Flibustiers, qui jurèrent, tous, de tout sacrifier pour arriver à leurs fins. Les seules embarcations que possédaient ces hommes étaient de simples canots avec lesquels ils gagnèrent un petit îlot solitaire où ils tinrent conseil. Il fut décidé que cent hommes débarqueraient sur le versant nord de l'île afin de prendre l'ennemi à revers, tandis que les autres marcheraient face au fort, pour s'en emparer. L'opération aurait lieu la nuit. Le premier groupe se mit en route et, à la pointe du jour, fonda sur les Espagnols, qui furent délogés sans aucune peine. La garnison du fort fut quelque peu surprise, lorsqu'elle entendit au loin les premiers coups de canon. Quelques soldats sortirent pour se renseigner. Un détachement de Flibustiers leur coupa aussitôt la retraite. Certains se défendirent courageusement, mais la plupart jetèrent les armes et se rendirent. La place était conquise. Les prisonniers furent envoyés à Cuba et du Rossey fut nommé gouverneur. Muni d'un brevet en bonne forme, il gouverna les Flibustiers, qui s'engagèrent à lui verser une dime sur chacune de leurs prises. Il resta en fonction plusieurs années durant, céda son poste à son neveu, M. de la Place et rentra en France où il mourut peu après.

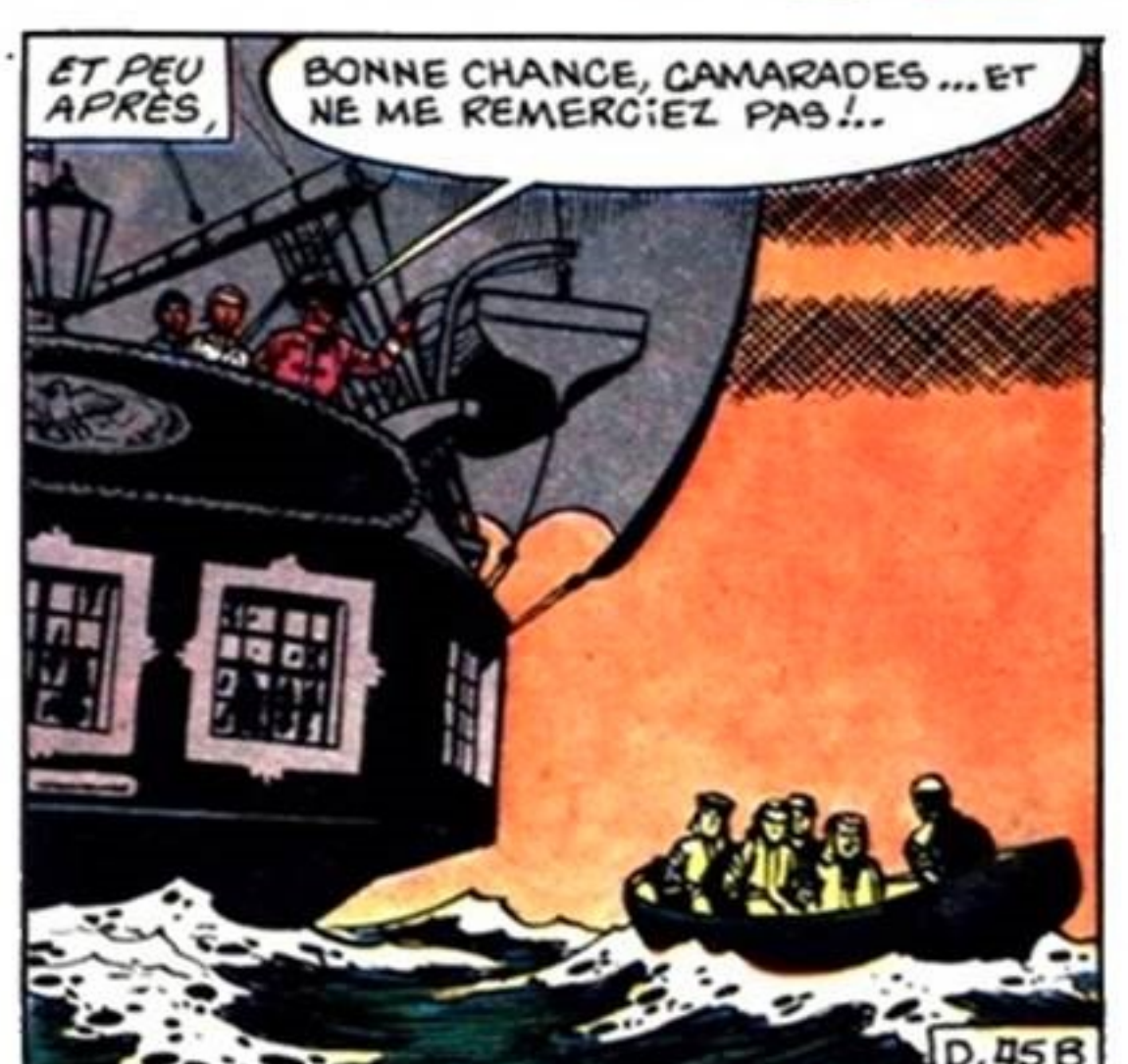
George FRONVAL.

le DÉMON des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

RESUME. — Barbe-Rouge et ses pirates sont sur le point d'être rejoints par une frégate espagnole dont le commandant refuse de négocier la libération d'otages.

TEXTE: J.M. CHARLIER



(A suivre)



JACKO ET LES AUTOS PAX A TRAVERS LE MONDE

JACKO A ÉTÉ CHARGÉ PAR M. PAX DE FAIRE DES REPORTAGES SUR LES VOITURES QUI ONT SERVI DE MODÈLES AUX PETITES AUTOS PAX. ON TROUVE EN EFFET UNE AUTO DANS CHAQUE PAQUET DE PAX (MODÈLES NORMAL ET FAMILIAL). AUJOURD'HUI JACKO VOUS RELATE UN ÉPISODE DU RALLYE DE MONTE-CARLO.

JACKO A ÉTÉ ADMIS COMME PASSAGER PAR LE PILOTE DE LA JAGUAR POUR LE CIRCUIT DE MONTAGNE.

JE SUIS MAINTENANT DANS UNE JAGUAR DONT LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES SONT : 3 L. 4 DE CYLINDRÉE, 112 CV À 5.750 TOURS MINUTE, VITESSE MAXIMUM 165 KM/A L'HEURE.

MAIS NOTRE MOYENNE ENTRE 2 CONTRÔLES DOIT ÊTRE EXACTEMENT DE 60 A L'HEURE.



LÀ DEVANT NOUS, UNE "ALFA", NOUS ALLONS LA RATTRAPER

PAS MAINTENANT, CAR NOUS RISQUERIONS DE PASSER AU CONTRÔLE AVEC DE L'AVANCE.



AIÉ ON N'AURA JAMAIS LA PLACE DE PASSER

ATTENTION, ON ARRIVE DESSUS !

DANG



ON L'A ÉCHAPPÉ ! J'AI L'IMPRESSION QUE LA COURSE EST FINIE POUR EUX, CAR ILS SONT SUREMENT PÉNALISÉS AU PROCHAIN CONTRÔLE, C'EST POURTANT UNE BONNE VOITURE...



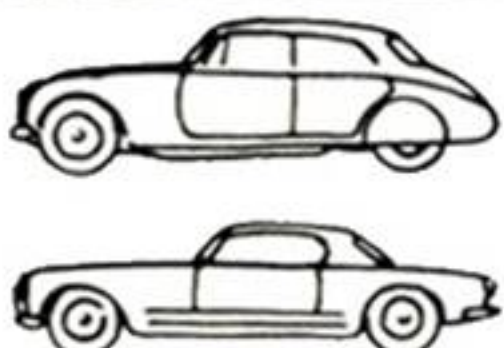
... AVEC SES 1976 CM³ DE CYLINDRÉE, CETTE ALFA-ROMÉO PEUT MONTER À 160 KM/A L'HEURE... DOMMAGE POUR ELLE !



DONNEZ-MOI 2 PAQUETS DE PAX FAMILIAL POUR QUE JACKO PUISSE COMMENCER SA COLLECTION D'AUTOS DE SPORT - IL EN A TELLEMENT ENVIE !

MERVELLEUX MAMAN ! J'AVAIS DÉJÀ TOUTES LES AUTOS DE TOURISME ! TU AS BIEN FAIT D'ACHETER DU PAX FAMILIAL - REGARDE COMME ELLES SONT SENSATIONNELLES, CES AUTOS DE SPORT.

OUI ET POUR MA LESSIVE PAX EST AUSSI SENSATIONNEL !



LA JAGUAR ET L'ALFA-ROMÉO FONT PARTIE D'UNE SÉRIE DE 12 VOITURES (EN 11 COULEURS) QUE L'ON TROUVE GRATUITEMENT DANS LES PAQUETS DE PAX MODÈLE FAMILIAL.

POUR L'AMOUR DU JAZZ

IL Y A SIX ANS MOURAIT DJANGO REINHARDT

par
SACHA DISTEL

JE vous disais, il y a quinze jours, que peu de musiciens blancs avaient réussi à assimiler le jazz, langage musical des Noirs... peu, à l'exception de quelques-uns, comme Mezz Mezzrow, le clarinettiste; le guitariste Django Reinhardt, le saxo Alix Combelle.

La plus grande joie de ma vie fut bien de recevoir le prix « Django Reinhardt » pour un guitariste, il ne peut y avoir plus grand honneur.

QUI ÉTAIT DJANGO ?

Il naquit en plein hiver dans une roulotte quelconque part en Belgique (à Liverchies, pour être précis). Sa famille appartenait à la race attachante mais errante des « romani », des « manouches »... La tribu donnait des représentations ici et là et papa Reinhardt jouait du violon, pour accompagner les danses gitanes. Ce n'est qu'après la première guerre mondiale que la famille stationne sa roulotte dans la « zone » de Paris. Très vite, le petit Django est passionné de musique : son oreille est extraordinaire. On lui donne une guitare et il apprend à jouer en écoutant, sans aucune formation. A treize ans, il est, déjà, virtuose. Pour arrondir le budget familial, il accompagne l'accordéoniste Guérino dans tous les bals musette, le samedi soir.

En 1928, une belle nuit, c'est le drame imprévisible, atroce : brusquement, la roulotte flambe ; on retire de l'incendie Django terriblement brûlé. Il n'est pas mort

cependant : on le sauve malgré des souffrances affreuses, mais sa main gauche est complètement mutilée. Pendant un an, il reste allongé, essayant de « se reconstruire » moralement et physiquement. Et malgré sa blessure, il reprend la guitare. Paradoxalement, alors qu'on taxe cette volonté de miracle, il retrouve une incroyable agilité. La perte de plusieurs doigts paraît ne pas le gêner. Des musiciens de jazz font sa connaissance, sont éblouis... On lui porte des disques américains et Django le gitan découvre cet art d'autant plus neuf pour lui : le jazz !

C'était le coup de foudre : le voilà passionné mille fois plus. Il ne quitte plus le milieu professionnel ; on l'engage dans des orchestres réputés. Il forme avec le violoniste Stéphane Grappelly, devenu son ami, le fameux quintette à cordes du Hot-Club de France. La formation devient la plus célèbre du monde : elle étonne même l'Amérique !

La guerre de 1940 dissout le quartette : Grappelly se fixe à Londres. Reinhardt reste une vedette de premier plan : toute une jeunesse s'arrache ses disques et, en 1946, il se rend aux États-Unis pour jouer avec Duke Ellington... Sa renommée ne cesse de grandir. On est séduit par l'homme autant que par ses dons : resté naïf, sincère, pur malgré la gloire, il demeure avant tout un homme simple. Il s'adonne à la peinture, comme les rapins du dimanche, et va pêcher à la ligne... C'est à la veille d'une tournée mondiale et au retour d'une de ses parties de pêche qu'il succomba brusquement, enlevé en pleine gloire. Le 16 mai 1954, le monde apprenait qu'il venait de perdre l'un des personnages les plus étonnants du premier demi-siècle de jazz.

Sacha Distel

NDLR. — Voix de son Maître a édité dans Jazz Stars Series un volume 2, consacré à Django. Les œuvres marquantes du quintette du Hot Club sont retranscrites, témoins extraordinaires d'une carrière exceptionnelle. Vous y trouverez : Mystery Pacific, Runnin' Wild, Body and Soul, Solitude, etc. (FELP 171).

Nuages, Insensiblement, Night and Day, September Song, etc. sont enregistrés chez Barclay (6830). « Notre ami Django » est un très beau disque, hommage de ses compagnons (Grappelly, Crolla, Ekyan, etc.), qui réunit ses meilleures compositions. (Véga, VS. 805.)



simplicité

photos faciles
et de haute qualité
...avec
les appareils

SEM

"JOIE DE VIVRE" 6x6
appareil reflex muni
des mêmes objectifs
Sem Berthiot que les
appareils de la gamme
Semflex.



"BABY JOY" 24x36
tous les avantages des
petits formats.



cadran sélecteur



EN COULEURS COMME EN NOIR,
vous réussirez toutes vos photos.
Ces deux appareils sont munis du
cadran sélecteur qui simplifie au
maximum la prise de vue.

Un coup d'œil sur ces petits des-
sins, un geste, visez, appuyez :
c'est pris, c'est réussi !

VOUS RECEVREZ UNE DOCUMENTATION COMPLÈTE EN ÉCRIVANT A
S+ SEM - SERVICE N° 15 - AUREC (HAUTE-LOIRE)

PILOTE dans l'actualité



2.000 OISEAUX = 2.000 HEUREUX



DANS notre n° 27, nous vous entretenions de l'opération « Oiseaux des Îles », lancée conjointement par Radio-Luxembourg, « Pilote » et la compagnie aérienne U.A.T. Vous vous rappelez que, pour remercier les petits Parisiens des deux mille poussins qui leur avaient été envoyés pour Pâques, les enfants de Dakar expédiaient, à leur tour, deux mille oiseaux chanteurs de leur pays.

Dans le cadre de l'émission « Dix millions d'auditeurs », Roger Bourgeon avait demandé aux instituteurs et autres éducateurs de faire parvenir les noms de tous les enfants désireux de recevoir l'un de ces oiseaux. Les lettres ont aussitôt afflué par milliers et, le 28 avril, tous ces enfants, munis de leur cage, se pressaient en foule dans le Jardin des Tuileries (notre photo du haut), où la distribution eut lieu, sous la présidence du Prince Murat et en présence du parrain et de la marraine de l'opération : Jacqueline Boyer et Henri Salvador (photo ci-dessus).



VIVE LE 45 000 000^e FRANÇAIS



LE 2 mai dernier, Claude Maigrot, d'Hérémencourt (Doubs), 45 000 000^e Français, a « bouclé » sa première année. Le voici avec son père, le jour de son anniversaire, devant la carte postale géante que lui avait adressée Radio-Luxembourg au début de l'année. « Pilote » vous avait demandé de souhaiter à Claude un bon anniversaire. Vous avez été des milliers à lui envoyer des cartes postales. Le Jury a fini par sélectionner les dix meilleurs envois. Leurs auteurs recevront chacun un abonnement d'un an à « Pilote ».

Philippe Rheims, 83, rue de la Moselle, Mulhouse ; Jean-Paul Delmarcelle, 163, route de Philippeville, Marcinelle (Belgique) ; Denis Mathieu, rue de la Gare, Aillévillers (Haute-Saône) ; S. Petta, 24, rue Thiers, Darnétal (Seine-Maritime) ; Danielle Fresneau, 51, quai Paul-Bert, Tours ; Huguette et Giselle Roussy, 73, rue du Commandant-Rolland, Hérémencourt ; Pierre Fauchon, Port de Rochepinard, Tours ; Richard Zinier, 107, boulevard Beaumarchais, Paris ; Chantal Mettetal, 31, rue de la Libération, Etupes (Doubs) ; Monique Goulard, S.P. 69.315 (Allemagne).

32 834 NF DE MUGUET

L'OPÉRATION Muguet de Radio-Luxembourg et de « Pilote » a été un triomphe ! Le 1^{er} mai, dans chacun des arrondissements de Paris, un enfant de Sarlat, en costume périgourdin, vendait du muguet. Ainsi se réalisait le rêve de Marcel Deviers, qui avait voulu faire visiter la capitale à vingt enfants de son pays, tout en venant en aide à l'Œuvre des enfants retardés ou débiles mentaux de la Dordogne. L'émission de Roger Bourgeon, « Le Rêve de votre vie », avait exaucé ses vœux.

En fin d'après-midi, le muguet manquait, mais un camion de Sarlat en rapportait 10 000 brins. Pourtant, il se faisait tard... Alors, au début de son émission de ce dimanche, Roger Bourgeon, tout en annonçant que la vente avait déjà rapporté 28 000 NF, demandait à ses auditeurs de

venir rue Bayard, entre 21 h et 23 h, acheter le reste du muguet. Ils vinrent par milliers, portant le chiffre de la recette à 32 834 NF. Parmi eux se trouvait Jo Bouillon, à la main un chèque de 1 000 francs légers, destiné à faire envoyer à Joséphine Baker, à Los Angeles, un immense bouquet de la part de ses enfants. Ce qui fut fait. Des théâtres, des cinémas, des restaurants s'étaient joints à cet élan de générosité en accueillant complaisamment les petits vendeurs au cours de la journée.

C'est ce bel effort collectif qui a permis au docteur Leclercq, maire de Sarlat, de faire attribuer à l'Œuvre des enfants retardés et débiles mentaux, un château en pleine verdure que quatre architectes bénévoles se proposent maintenant d'aménager. Bravo et merci à tous.

La foule se presse autour de Roger Bourgeon (avec lunettes) et de Michel Moine (au micro).

Christian Brincourt interviewe l'un des petits vendeurs de muguet en costume du Périgord.



Jehan Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — Le navire de nos amis, baptisé « La Brave », a pris le large. La manœuvre de l'équipage n'est pas un modèle de précision et Soupolet se trouve en bien curieuse posture.



(A suivre)

Ivanhoe

RESUME. — A la veille d'un tournoi, à Ashby, des voyageurs sont reçus par Cédric le Saxon, et notamment un mystérieux pèlerin, retour de Terre Sainte, et un israélite, contre lequel compte un Templier, Brian de Bois-Guilbert.

Texte de BERNARD LEROY d'après WALTER SCOTT - Dessins d'ANTONIO PARRAS



Le « Chien qui fume » sert d'enseigne, en France, à bien des bureaux de tabac, et vous en connaissez peut-être. Mais saviez-vous qu'il existait des chiens pour fumer vraiment... et y prendre plaisir ? Et pas des chiens savants, des chiens de cirque, dressés plus ou moins par force. Non : de bons toutous, comme le vôtre ou le mien, qui se sont laissés « contaminer » par l'exemple de leurs maîtres. Un quotidien nous présentait récemment le portrait de Butch, chien londonien qui ne laisse pas passer une journée sans fumer ses quatre cigarettes, et de l'air de qui s'y connaît. Nous, aujourd'hui, c'est deux de ces fumeurs invétérés que nous vous présentons : Friday (« Vendredi »), le caniche noir, qui, à Rome, adore fumer « l'herbe à Nicot » en faisant une partie d'échecs avec sa maîtresse ; et Dyna, chienne épagneule de Marçq-en-Barœul, à qui ses maîtres accordent une dernière cigarette (au bout d'un fume-cigarette, s'il vous plaît !) alors que, déjà coiffée de sa marmotte-bonnet de nuit, elle se prépare à s'aller coucher.

De telles photos nous troublent, car elles semblent exprimer, de manière saisissante, certaines questions du comportement des chiens. Ces questions, vous vous les êtes sûrement déjà posées : le chien est-il intelligent ? Peut-il comprendre nos propres sentiments à son égard ? Est-il capable de nous aimer, de se dévouer pour nous ?

VOTRE CHIEN,

Cet énorme griffon pourrait terrasser d'un coup de patte la toute petite fille qu'il semble protéger. Heureusement, il est extrêmement rare qu'un chien fidèle et doux se transforme brusquement en monstre criminel, comme nous le conte l'histoire du petit André de Saint-Dizier. Le chien est, le plus souvent, un compagnon de jeu idéal pour les enfants.



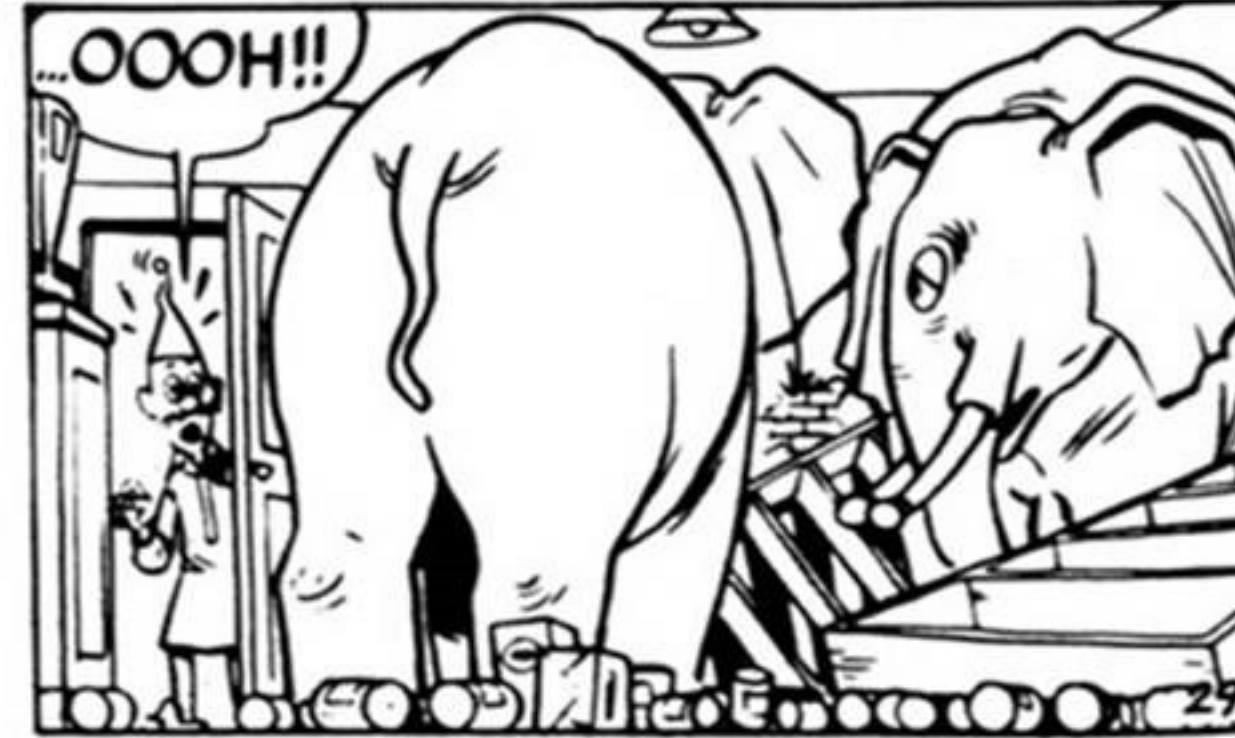
VOILA des siècles que l'homme s'interroge à propos de cet animal qui lui est indispensable. Tenez, je ne connais pas M. René Coudrin, de La Rochelle, mais je le regrette, car j'aurais aimé que cet homme me raconte l'aventure étonnante qui vient de lui arriver. M. Coudrin se promenait le long d'un canal, quand il glissa et tomba à l'eau. M. Coudrin ne sait pas nager ; il comprend donc immédiatement qu'il est perdu. Il se débat, tente de résister et de se maintenir en surface. La fatigue le gagne ; ce sont les derniers

efforts. Mais soudain, une présence est là, qui assiste le malheureux. Celui-ci sent vaguement une étreinte qui le tire vers la berge... C'est sa chienne « Gao », un berger allemand de trois ans. L'homme est maintenant remis de ses émotions, mais « Gao » a pour lui le visage d'un sauveur suprêmement intelligent qui a très exactement su ce qu'il fallait faire en ces instants dramatiques. Je sais bien qu'à cette histoire, on peut en opposer d'autres, où le rôle du chien n'est pas à son honneur : cette affreuse histoire par exemple : à



PISTOLIN

RESUME. — Le capitaine Rodolphe a voulu incendier le cirque Maximum, mais les éléphants se sont mêlés de cette affaire et se sont copieusement enivrés.



(A suivre.)

CE VIVANT MYSTÈRE



Saint-Dizier, dans la Haute-Marne, André, un garçonnet de dix ans joue avec un chien-loup qu'il connaît bien. Le chien lui fait mille amitiés, pose ses pattes sur les épaules de l'enfant. André perd l'équilibre. Alors c'est le drame. L'animal devient subitement furieux : il mord l'enfant, s'acharne, broie les vertèbres de la nuque. Hélas ! le petit René meurt.

Comment parvenir à saisir les raisons de ces attitudes si diverses, si contradictoires ? Quel être est donc le chien ?

C'EST L'HOMME QUI A CREE LE CHIEN

J'ai voulu essayer de le savoir et, en votre nom, lecteurs de « Pilote », je suis allé voir l'un de nos meilleurs spécialistes de psychologie animale : le docteur Maurice Mathis. Sous toutes les latitudes, en Afrique, en Asie, en Europe, le docteur Mathis a regardé vivre des chiens. Il aboutit aujourd'hui à cette conclusion que le chien est un animal créé par l'homme, qu'il n'existe nullement dans la nature à l'état sauvage, parce qu'il ne peut indéfiniment assurer seul sa nourriture. A l'origine, l'homme préhistorique a dû prendre certains animaux sauvages qui se rapprochaient du loup et d'autres animaux sauvages qui tenaient du renard. Ces animaux étaient déjà des chiens. Ceux qui se rapprochaient des loups aimaient la chasse et ne trouverent pas de meilleure solution que de s'allier à l'homme des cavernes pour traquer leurs proies. Il en résulta une étrange association qui devait se prolonger tout au long des millénaires. Quant aux chiens issus des renards ou des chacals, ils acceptèrent de jouer le rôle de gardiens, moyennant quoi les hommes les nourrissent. C'est à partir de ces deux ou trois variétés principales qu'allèrent surgir toutes ces races actuelles de chiens de chasse, de chiens de bergers et de chiens de garde.

Une telle association n'a pas été profitable qu'aux chiens ; elle le fut aussi à l'homme ; et l'on a sans doute le droit de penser que sans le chien, l'existence, l'évolution de l'homme auraient été quelque peu différentes. Vous savez que toutes les sociétés animales, y compris celle de l'homme, sont construites selon une hiérarchie qui place à son sommet un chef. Et là, entre l'homme et le chien, il s'est créé un arrangement très curieux.

IL PROTEGE « SES » ENFANTS

Voici une famille qui possède un chien. Cette famille humaine a un chef : le père. La hiérarchie donne ensuite le premier rôle à la mère de famille. Chez les enfants, la hiérarchie s'établit souvent en raison de l'âge, mais aussi selon la force physique, l'intelligence, la débrouillardise des enfants. Le chien va prendre place dans cette hiérarchie. Il acceptera sûrement de se trouver placé derrière les grandes personnes ; mais il peut fort bien tenir à se situer devant les enfants, si ceux-ci sont relativement jeunes. Dans ce cas, le chien se comportera comme s'il s'agissait de ses propres petits ; il les protégera, il consentira à les amuser en jouant avec eux. Mais parfois, le chien change brutalement d'attitude ; c'est ce qui est advenu à Saint-Dizier. Il n'a plus reconnu l'enfant en tant qu'enfant et l'a considéré comme un étranger à son entourage, à sa tribu. Et il a jugé qu'il devait attaquer cet étranger.

LE CHIEN DE GARDE VEUT ETRE « CHEZ LUI »

On s'est pendant longtemps demandé pourquoi le chien de garde assurait si bien sa mission. La réponse à cette question est apparue dès qu'on a compris que le chien, comme tous les animaux, vit sur un territoire qu'il considère comme sa propriété. Ce territoire c'est la maison de son maître, c'est-à-dire la maison de sa tribu. Il ne la défend pas pour être agréable à son maître, mais parce que c'est son chez-lui qui se trouve soudain envahi par un étranger. Cet étranger viole le territoire du chien, par conséquent, il est normal que le chien l'attaque ; et il le fera d'autant plus hargneusement qu'il est attaché. Pourtant, si l'on détache le chien, qu'on le laisse sortir dans la rue et que l'étranger s'y

trouve, il ne se passera rien de dramatique. Le chien sera subitement calmé, car il n'est plus sur son territoire.

Vous voyez que certains des mystères qui obscurcissaient le comportement du chien se dissipent peu à peu. Cela ne signifie pas que nous ayons complètement fait le tour de ce vieux compagnon qui connut avec nos lointains ancêtres les farouches combats de la préhistoire.

par

LUCIEN BARNIER



Un bon gros Saint-Bernard et quatre petites quadruplées de six ans : Bruce prend très au sérieux son rôle de mentor et c'est lui, visiblement, qui mène en promenade les enfants dont il a la garde.

LES SPÉLÉOS ADOPTENT PRIOR

Messieurs,

Nos expéditions 1959 à la COUME OUARNEDE terminées, il nous est très agréable de reprendre notre correspondance pour vous dire combien nous avons été satisfaits des produits que vous nous avez fournis.

Toute grande expédition spéléologique exige des hommes qui la composent, de sérieuses qualités physiques. Grâce à vos produits, nous sommes très heureux d'avoir pu trouver une alimentation particulièrement équilibrée, qui a

permis à nos équipes de « tenir » et de mener à bien les grandes entreprises de ses explorations.

Les BISCUITS PRIOR sont devenus le « Pain Quotidien » des Spéléos de la COUME OUARNEDE, et tous sont unanimes à porter très haut les qualités nutritives de vos Biscuits.

Avec nos remerciements, Nous vous prions de croire, Messieurs, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Y. GRIOSSEL.



Merci PRIOR.
Avec toute notre reconnaissance
Y. Griessel

3 JEUNES FRANÇAIS SUR 5

Deux jeunes Français sur cinq connaissent les goûters PRIOR, soit qu'ils aient choisi de les savourer secs à toute heure du jour ou au dessert, soit encore qu'ils les trempent dans leur bol matinal.

Ainsi, trois jeunes Français sur cinq ignorent la succulence de ces goûters PRIOR.

Jeunes amis, si vous appartenez à la première catégorie, il vous appartient de « tuyauter » vos camarades encore ignorants.

CHANSON BICHOCO

BICHOCO, BICHOCO,
le biscuit au chocolat frais,
BICHOCO agréable,
Au goûter, sur la table,
Le biscuit des enfants gais !
BICHOCO !
BICHOCO !... O... !

Épreuve pilote

La prochaine
épreuve Pilote sera
patronnée par
PRIOR, la « Mar-
que-pilote » en Eu-
rope.

biscuits biscottes
PRIOR

8 BICHOCO
PRIOR

Goûters 100%
PRIOR

30 BISCOTTES
PRIOR

BISON NOIR

RESUME. — Le lieutenant Craig a déserté l'armée et s'allie avec deux hors-la-loi qui projettent d'attaquer un convoi de l'armée. Un nouveau venu arrive devant le commandant Foster.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER



(A suivre.)

P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — L'Ancêtre et M. Sébastien, reviennent de faire un peu de footing... Ils ne se doutent pas de la mauvaise surprise qui les attend dans la mansarde au Toucan.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI





FANGIO super-pilote (12) L'INCROYABLE CONSÉCRATION

RESUME : Revenu en Argentine, son pays natal, où il est déjà célèbre, Fangio tente d'oublier ses échecs en Europe. Tout va mal : en course, son coéquipier se tue ainsi que, peu après, son maître Jean-Pierre Wimille. Mais la roue du destin va enfin tourner.



Après ces deux terribles coups du sort, Fangio dispute le Grand Prix de Buenos Aires, qu'il termine 4^e sur une vieille Maserati, le Grand Prix Evita Peron, où il est second, et le Grand Prix de Mar del Plata qu'il enlève dans un rush irrésistible. Il s'est confirmé pilote de course, et est immédiatement envoyé disputer la saison européenne. On sourit un peu, sur le vieux continent, en voyant débarquer cette équipe argentine : Fangio, timide, et Benedito Campos, avec sa grosse moustache, ramenant deux Maserati et deux Simca Gordini achetées par l'Automobil Club. Achille Varzi leur offre son atelier, et tout le monde s'installe à Galliate.



Première course : Grand Prix de San Remo. Si la foule élégante de la Riviera italienne admire et reconnaît au passage les champions qui s'approchent des voitures amenées par des mécaniciens, en mettant leurs gants, elle ne fait guère attention au pilote qui arrive lui-même au volant de sa voiture bleue et jaune (ce sont les couleurs argentines), et dont certains disent qu'il a passé toute la nuit dans son moteur, avec du cambouis jusqu'aux yeux. Première manche : Fangio gagne. Deuxième manche : Fangio gagne. Quinze jours après, Grand Prix de Pau : Fangio gagne. La course suivante, Grand Prix du Roussillon : Fangio gagne ! Encore 15 jours, Grand Prix de Marseille : Fangio gagne encore !



Fangio, FANGIO, FANGIO... ce nom grandit sans cesse. L'Europe s'étonne, l'Argentine se passionne pour son « Chueco », mais la petite équipe, qui vit sur ses propres fonds, commence à s'essouffler dans ces déplacements continus à sept personnes, et les voitures auraient besoin d'être révisées. Et ce qui devait arriver se produit à Rome, la voiture casse ; à Spa, au 1^{er} tour, la Maserati rend l'âme ! Et Fangio annonce qu'il est contraint de se retirer. Le lendemain, l'Argentine répond : « Une Ferrari neuve pour Fangio. » Il l'étréne au Grand Prix de Monza, et triomphe devant tous les « cracks ». Puis, c'est le Grand Prix d'Albi. Et Fangio l'emporte encore...

(A suivre.)

DESSINS DE POIVET

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE PAR FRANCK-DOMINIQUE



EN 90 SECONDES, CETTE MACHINE TRANSFORME DES VOITURES D'UNE TONNE... EN PETITS PAQUETS

NOUS vous avons dit qu'il y a 150 millions de véhicules dans le monde, et presque 6 millions en France. Or, de plus en plus se pose le problème de la « casse » des voitures, car plus de 200 000 automobiles accidentées ou hors d'âge vont chaque année à la ferraille, ou, ce qui est plus grave, sont abandonnées dans les rues. Ce problème s'est posé en Amérique dix ans avant nous, et c'est ce qui a poussé nos industriels à aller étudier la solution de l'autre côté de l'Atlantique.

Ils en ont rapporté une formidable machine que nous avons été voir fonctionner à Gennevilliers, et qui broie allègrement une voiture toutes les 90 secondes, la réduisant en petits paquets hauts de 50 cm et longs de 1,50 m, ce qui permet d'en placer 25 par wagon partant pour les aciéries, alors qu'on n'y mettait que trois voitures « en forme ».

De plus, il fallait autrefois de nombreux ouvriers pour découper les carcasses au chalumeau : il suffit maintenant à la « Compagnie Internationale des Ferrailles », de vingt hommes pour « traiter » cinq cents voitures par jour : avouez que Charlot, dans « Les Temps modernes », n'eût pas fait mieux !



Les voitures incendiées au lance-flamme pour brûler les tissus, une grue saisit la carcasse...



... qui est déposée dans la fosse de la presse géante, qui va la broyer.



Les pistons agissent, l'un (500 tonnes), dans le sens longueur, l'autre (700 tonnes), dans le sens largeur.



Voilà ce qui reste de la voiture : vous constatez qu'après l'opération elle ne tient guère plus de place qu'une grosse valise...

POUR AVOIR 10 DE CONDUITE

Revenons sur cette question de rétroviseur : ELLE EST PRIMORDIALE, et nous voterions des félicitations au constructeur qui en monterait en série, mesurant vingt ou trente centimètres de large. La preuve en est, d'ailleurs — et vous l'avez peut-être remarqué sur les autoroutes —, que les conducteurs rapides prennent de plus en plus l'habitude, lorsqu'ils arrivent derrière un véhicule lent ou hésitant, de donner, en plein jour, un ou deux petits coups de phares : ce qui a pour résultat d'attirer l'attention de l'hésitant et de lui faire reprendre la droite qu'il n'aurait pas dû quitter. Donc, avant de vous mettre en route, vérifiez soigneusement la position de votre rétroviseur : c'est aussi important que de contrôler la pression des pneus, l'eau ou l'huile.

Et si votre mère a la mauvaise habitude de se servir du rétroviseur pour « se refaire une beauté » (d'ailleurs, les constructeurs ont pallié ce danger permanent en plaçant derrière le pare-soleil ce qu'ils appellent une « glace de courtoisie »)...

...Dites à votre père qu'il lui offre une glace de poche, qu'elle aura toujours à sa disposition dans le coffret à gants. Et vous aurez largement mérité, vous aussi, une glace (au chocolat ou au citron) en réduisant les risques d'accidents.



Attention ! Ce bon vous permet de participer à notre grand Concours : « Un quart de siècle en Simca. » Pour les détails, reportez-vous à notre numéro 27.

P I L O T E
N 29



1864 : Le premier « France » conçu avec deux roues à aubes, fut transformé en paquebot à hélice en 1873. La voilure auxiliaire pouvait, à l'occasion, renforcer la machine.



1912 : Long de 217 mètres, le second « France », lancé en 1910, était le seul Transat doté de quatre cheminées. Il accomplit une très brillante carrière jusqu'en 1934.

"FLAG-SHIP" DE LA TRANSAT LE SUPER PAQUEBOT "FRANCE"

est le plus grand
navire du monde

par
CHARLES BLONDEL

DONC, le « France », le plus long paquebot du monde, le « flag-ship », c'est-à-dire le vaisseau amiral de la Transat, comme on appelle familièrement la Compagnie Générale Transatlantique, est lancé à Saint-Nazaire, berceau de tous nos grands navires. Devant une foule émue par la majesté de ce spectacle toujours imposant qu'est la prise de contact d'un navire avec son élément, Mme Charles de Gaulle jette la traditionnelle bouteille de champagne sur l'étrave de son filleul qui glisse majestueusement sur son ber, imperceptiblement d'abord, puis de plus en plus vite, dans une immense gerbe d'écume. Et, en septembre 1961, entièrement achevé, le « France » quittera le port du Havre, salué par toutes les sirènes des bateaux ancrés le long des bassins, pour effectuer sa première et triomphale traversée vers New York.

LA PLUS BELLE COQUE DU MONDE

Pourquoi, diront certains, avoir construit un nouveau paquebot d'une valeur de plusieurs milliards au moment où les plus grandes compagnies aériennes mettent en service, sur l'Atlantique-Nord, des long-courriers qui situent l'Amérique à six heures de Paris ?

En fait, un rapide examen des chiffres permet de constater que le bateau n'est pas encore un moyen de transport périmé, et qu'il garde encore la préférence d'une clientèle nombreuse, soucieuse de repos, de confort ou de gastronomie. Le nombre total des passagers transportés entre les deux continents, par l'ensemble des compagnies transatlantiques, ne cesse de croître dans une augmentation parallèle au trafic aérien. Par conséquent, l'avion et le paquebot ne sont pas ennemis, mais bien alliés.

C'est pourquoi, depuis la guerre, la plupart des grandes compagnies maritimes de tous les pays ont construit et mis en service de nouveaux paquebots sur la ligne de l'Atlantique Nord. Le pavillon français, défendu par la Transat depuis 1861, date de sa création par les frères Emile et Isaac Pereire, pouvait-il renoncer à être présent dans cette compétition ? Evidemment non. Or, « l'Île-de-France », trop âgé, a dû être démolie, et le « Liberté », ex « Europa » allemand, est à bout de souffle.

Le « France » est la réponse de notre pays à la concurrence étrangère.

La conception générale d'un paquebot est toujours la solution technique d'un problème dont les données sont essen-

tiellement commerciales. Dans le cas du « France », il fallait transporter en cinq jours (durée de traversée des concurrents), et dans les meilleures conditions de confort et de sécurité, 2 000 passagers répartis en deux classes, dont 1 500 en classe touristique. La durée de la traversée nécessiterait une vitesse en service de plus de trente nœuds, cette vitesse conditionnant elle-même la longueur du navire qui devait être supérieure à 300 mètres. On sait, en effet, que pour une forme de carène déterminée, il existe un rapport constant entre la vitesse et la racine carrée de la longueur.

Les ingénieurs français ont acquis une incontestable maîtrise en ce qui concerne l'étude hydrodynamique et le dessin des coques. Celle du « France » est sans doute la plus belle qui ait jamais été construite, et l'on peut dire qu'elle est un exemple d'esthétique industrielle.

Pour la construction de cette coque, les Chantiers ont eu recours à un certain nombre de techniques qui ont fait leurs preuves depuis la guerre, notamment la pré-fabrication et la soudure.

La soudure a remplacé, sauf pour quelques joints longitudinaux, l'ancien rivetage des tôles de la coque. Cette méthode permet d'obtenir une coque parfaitement lisse et offrant par conséquent une résistance moindre. Ce problème du poids a été un des soucis majeurs des ingénieurs qui ont conçu le « France ». Pour que son tirant d'eau fût limité, pour que sa consommation fût très inférieure à celle de ses prédécesseurs, pour que la vitesse de 31 nœuds pût être obtenue avec une puissance motrice raisonnable, il fallait que le « France » fût un paquebot léger.

UN PAQUEBOT EN ALLIAGE LÉGER

Un gain de l'ordre de 15 000 tonnes a été fait par rapport au « Normandie », non seulement grâce à l'abandon du rivetage, mais aussi grâce à l'utilisation des alliages légers qui seront le matériau utilisé pour l'ensemble des superstructures.

Cette utilisation des alliages légers, réalisée pour la première fois à cette échelle sur un paquebot français, procurera plusieurs avantages. Mais le principal sera de permettre la suppression des « joints glissants ». En effet, un paquebot n'est pas une masse rigide. Sous l'effet de la houle, il subit des efforts de flexion qui provoquent des déformations alternées. Lorsque les navires étaient construits entièrement en tôle d'acier, les ponts supérieurs et les roufs étaient découpés en plusieurs

« tranches » reliées entre elles par des joints glissants : ceux-ci jouaient en quelque sorte le rôle des soufflets entre les wagons d'un train et absorbaient les déformations. Sur le « France », ces joints seront inutiles car l'alliage léger, plus élastique que l'acier, supportera et absorbera ces déformations.

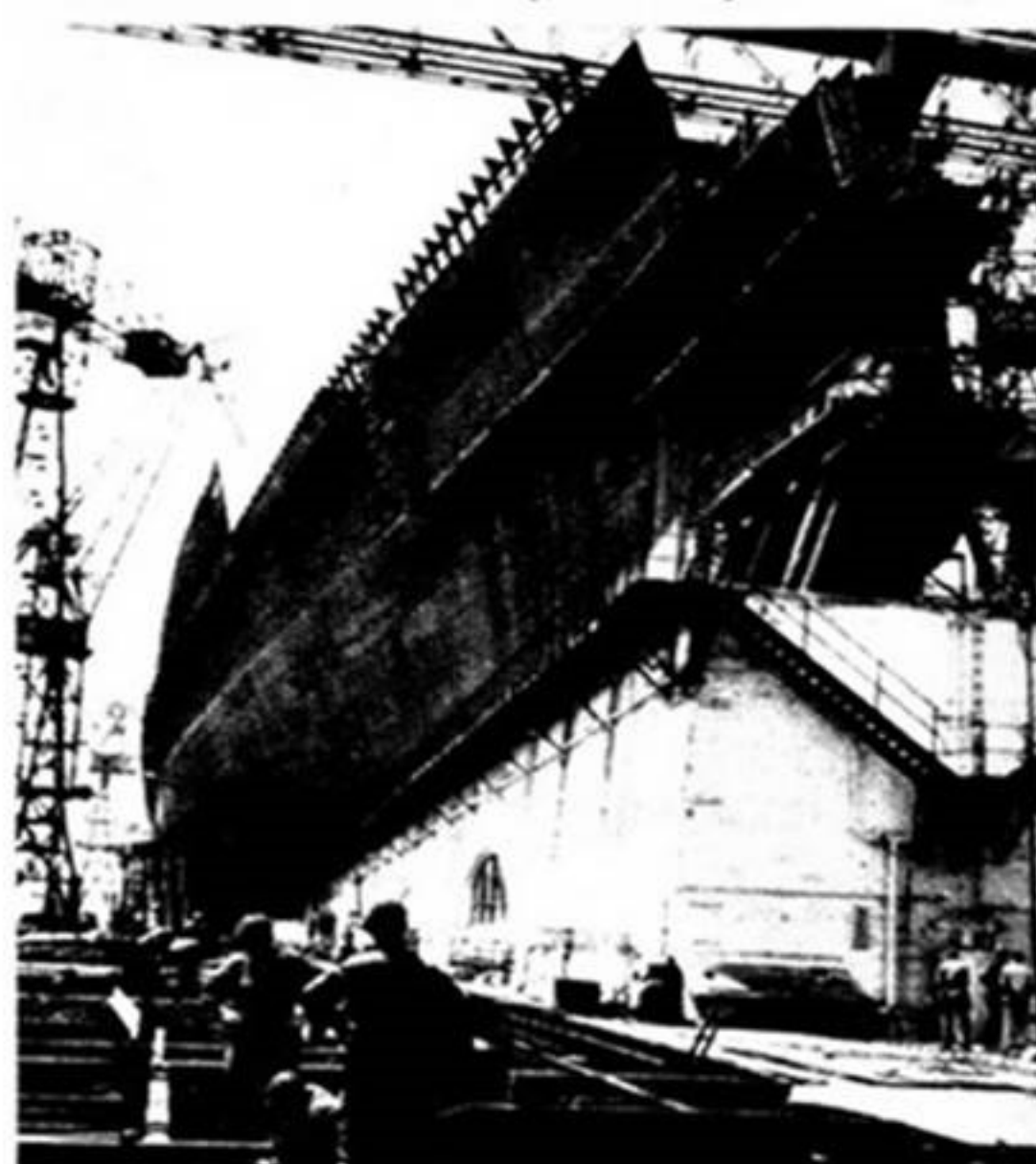
Quant aux aménagements du navire, il va sans dire qu'ils ont été conçus dans le souci de procurer aux passagers des deux classes le confort le plus raffiné dans un modernisme calculé. Sans entrer dans le détail, car nous aurons l'occasion de vous reparler du « France » avant son premier voyage, on peut dire qu'en dehors des problèmes de décoration pure qui seront traités avec tout le soin et tout le goût qu'on peut attendre d'une pléiade d'artistes et de décorateurs français, l'effort a porté sur le fractionnement très poussé des cabines, l'aménagement des installations sanitaires et l'étude de tous les détails propres à rendre le séjour des passagers agréable et commode. La totalité du navire bénéficiera bien entendu, de l'air conditionné. La répartition des espaces (salons, fumoirs, piscines, pont-promenade, etc.), donnera aux passagers de chaque classe l'illusion d'un navire conçu spécialement pour sa propre classe. L'équipement des locaux destinés aux passagers abondera en commodités et agréments de tous ordres tels que : téléphone, télévision intérieure, radio, journal imprimé à bord, etc., et sera poussé au maximum par l'adoption des toutes dernières innovations techniques. Les jeunes passagers n'ont pas été oubliés et, si vous avez la chance de faire une traversée sur le « France », vous y trouverez des salles de jeux, de sport, des moniteurs de gymnastique, des professeurs de natation et des

LE FILM DE SA CONSTRUCTION

Octobre 1958 : Aux chantiers de Saint-Nazaire, il y a exactement un an que la première tôle du futur « France » a été déposée par les gigantesques grues sur la plateforme de construction. L'arrière prend forme.



Juin 1959 : Régulièrement, les travaux avancent et les lourdes pièces dessinées au 10^e de millimètre près, sont assemblées et soudées. Il faut tenir compte de la dilatation du métal sous le soleil pendant le jour.



Mai 1960 : L'étrave est placée, la coque pratiquement terminée. Maintenant, on procède à la grande toilette. Les 24 000 m² de métal doivent recevoir neuf couches de peinture, d'un poids total de 29 tonnes.



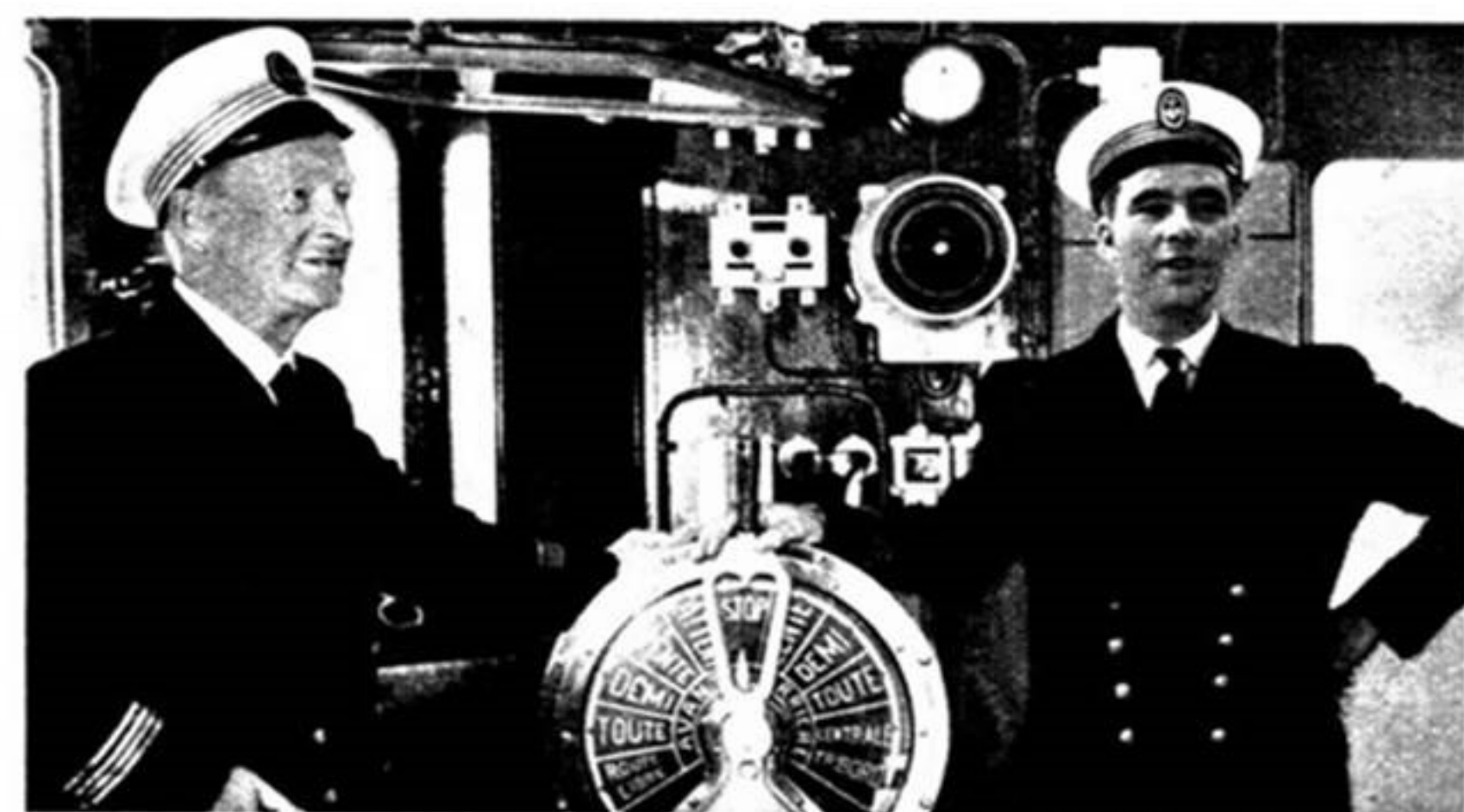
"FRANCE" et "NORMANDIE"

La plus belle unité de la Transat, avant le « France », fut le « Normandie ». Orgueil de notre pays, il lutta jusqu'à la guerre avec son grand rival anglais le « Queen Mary » pour l'obtention du « Ruban Bleu », trophée décerné au paquebot reliant dans le minimum de temps l'extrême pointe de l'Europe aux abords de New York ou vice versa. Le « Normandie » devait finir incendié dans le port de New York en pleine guerre, le 10 février 1942. A titre de comparaison, voici quelques chiffres qui montrent l'évolution de la technique depuis le « Normandie ».

Caractéristiques	Normandie	France
Date de lancement	Oct. 1932	Mai 1960
Poids au lancement	28 100 t	35 000 t
Longueur	313,75 m	315,50 m
Largeur	34,40 m	33,70 m
Poids total	70 000 t	55 000 t
Jauge brute	83 423 tonneaux	68 000 tonneaux
Durée du voyage	5 jours	5 jours
Capacité passagers	1 972	2 000
Vitesse	30 nœuds	32 nœuds
Nombre de cheminées	3	2
Nombre de chaudières	29	8
Puissance des machines	160 000 CV	160 000 CV
Poids des machines	11 000 t	8 000 t
Pression de la vapeur	28 kg	65 kg
Tempér. de surchauffe	350°	480°
Mise en service	1935	Sept. 61

séances de cinéma spécialement préparées pour vous. Ces dernières auront lieu dans une salle de 600 places (la plus importante qui ait jamais été installée dans un paquebot). Il va de soi, enfin, que, sur le plan de la cuisine, les grandes traditions de gastronomie en vigueur depuis un siècle sur les paquebots de la Compagnie générale transatlantique seront noblement respectées. Ainsi, le « France » n'aura rien à envier à ses prédécesseurs, et il pourra être considéré outre-Atlantique comme le symbole du raffinement et du goût français.

EN PAGES SUIVANTES NOTRE PILOTORAMA



Le commandant Georges Croisille (à gauche) sera le premier « pacha » du « France », c'est-à-dire le seul maître à bord après Dieu. Sa chevelure rousse lui a valu le surnom amical de « Flamboyant ». Jusqu'à maintenant, il dirigeait le « Liberté ». Le second capitaine sera le capitaine Jean-Pierre Avron (à droite), un jeune « espoir » de la Transat. Age de 32 ans, il était second sur le « Liberté ».

NOTRE PROCHAIN PILOTORAMA : L'ACROPOLE

FRANCE



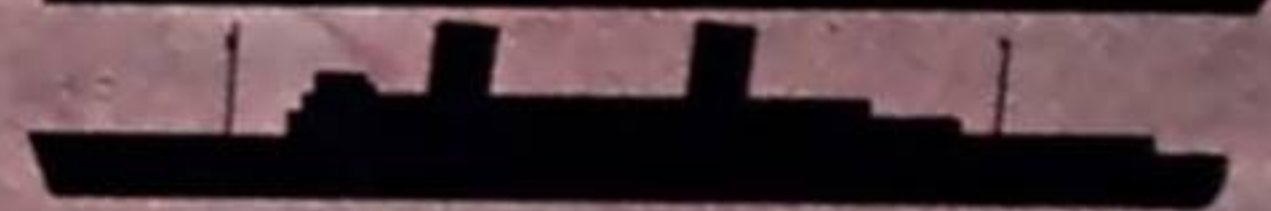
Pilote

FRANCE
(Général Transatlantique)



315 m 50
68.000 tonnes.

QUEEN ELIZABETH
(Anglais)



311 m 70
83.673 tonnes.

UNITED STATES
(Américain)



301 m 75
53.330 tonnes.

ROTTERDAM
(Hollandais)



227 m 90
38.645 tonnes.

CHRISTOPHE-COLOMB
(Italien)



213 m 36
29.191 tonnes.

SUNDECK.
1. Timonerie. — 2. Salle avec servodéfense. — 3. Pilote automatique. — 4. Salle radar. — 5. Salle de passerelle. — 6. Salle avant allée légère. — 7. Balcon. — 8. Salle de peinture. — 9. Chaudière. — 10. Condensateur de vapeur. — 11. Chaudière vapeur. — 12. Appartements de l'équipage avec porcelaine. — 13. Foyer de route arrière. — 14. Ligne Post.

PONT DES EMBARCATIONS.
15. Foyer de 1^{re} classe. — 16. Embarras, 122 personnes chacune. — 17. Cabine des officiers.

PONT-PROMENADE SUPÉRIEUR.
18. Cabine 1^{re} classe. — 19. Matras 1^{re} classe. Salle de spectacle 400 places avec balcon (théâtre, théâtre). — 20. Abri vitré 1^{re} classe. — 21. Salon 1^{re} classe. — 22. Foyer 1^{re} classe.

PONT-PROMENADE.
23. Matras. — 24. Salle de change. — 25. Promenade touristique. — 26. Ball-room touristique (au fumoir). — 27. Salon touristique. — 28. Abri vitré classe touristique. Orchestre touristique (salle spectacle).

PONT SUPÉRIEUR.
29. Piscine touristique ouverte. — 30. Promenade touristique. — 31. Abri vitré. — 32. Cabine de 1^{re} classe. — 33. Foyer de 1^{re} classe type Max Grégoire. — 34. Salon-foyer.

PONT PRINCIPAL.
35. Local des appareils de mouillage. — 36. Cabine classe touristique. — 37. Appareil de mouillage avec capot.

38. Salle à manger classe touristique. — 39. Argon. — 40. Salle de peinture. — 41. Salle de peinture. — 42. Salle de peinture. — 43. Salle de peinture. — 44. Salle de peinture. — 45. Salle de peinture. — 46. Salle de peinture. — 47. Salle de peinture. — 48. Salle de peinture. — 49. Salle de peinture. — 50. Salle de peinture.

COMPARTIMENTS.
51. Armes d'illumin. — 52. H.P. — 53. Salle de peinture. — 54. Salle de peinture. — 55. Salle de peinture. — 56. Salle de peinture. — 57. Salle de peinture. — 58. Salle de peinture. — 59. Salle de peinture. — 60. Salle de peinture.

COMPARTIMENTS.
61. Chaudière. — 62. Salle de peinture. — 63. Salle de peinture. — 64. Salle de peinture. — 65. Salle de peinture. — 66. Salle de peinture. — 67. Salle de peinture. — 68. Salle de peinture. — 69. Salle de peinture. — 70. Salle de peinture.

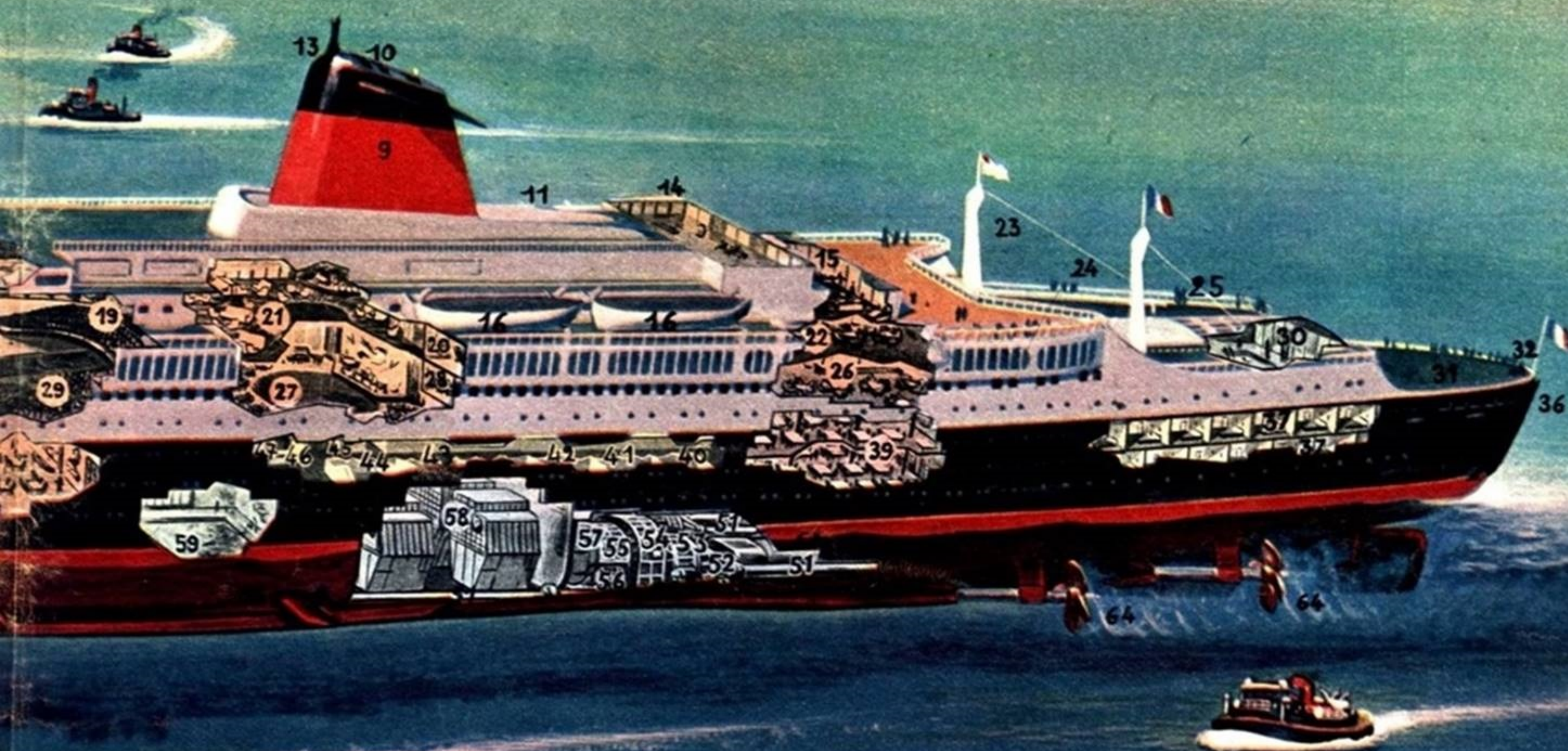
COMPARTIMENTS.
71. Salle de peinture. — 72. Salle de peinture. — 73. Salle de peinture. — 74. Salle de peinture. — 75. Salle de peinture. — 76. Salle de peinture. — 77. Salle de peinture. — 78. Salle de peinture. — 79. Salle de peinture. — 80. Salle de peinture.

COMPARTIMENTS.
81. Salle de peinture. — 82. Salle de peinture. — 83. Salle de peinture. — 84. Salle de peinture. — 85. Salle de peinture. — 86. Salle de peinture. — 87. Salle de peinture. — 88. Salle de peinture. — 89. Salle de peinture. — 90. Salle de peinture.

COMPARTIMENTS.
91. Salle de peinture. — 92. Salle de peinture. — 93. Salle de peinture. — 94. Salle de peinture. — 95. Salle de peinture. — 96. Salle de peinture. — 97. Salle de peinture. — 98. Salle de peinture. — 99. Salle de peinture. — 100. Salle de peinture.



Le « France » est étudié pour assurer, au maximum, le confort des passagers. La stabilité du navire, élément primordial de ce bien-être, est obtenue par deux paires de stabilisateurs anti-roulis, qui le réduisent à deux degrés. Par ailleurs, la longueur du bateau a été calculée pour qu'il puisse toujours chevaucher plusieurs crêtes de houle à la fois et être peu sensible au tangage.



PONT A.
— 40. Cabine touriste (sur 2 étages). — 41. Cabine touriste. — 42. Lignes. — 43. Arrière 1^{re} classe et 2^{de}. — 44. Arrière 1^{re} classe et 2^{de}. — 45. Cabine 1^{re} classe. — 46. Cabine 1^{re} classe. — 47. Cabine 1^{re} classe. — 48. Cabine 1^{re} classe. — 49. Arrière.

LES MACHINES A. ET AV.
— 50. Poêle d'acier. — 51. Turbine. — 52. Turbine. — 53. Turbine. — 54. Turbine. — 55. Turbine. — 56. Turbine. — 57. Turbine.

CHAUFFÈRE A. ET AV.
— 58. Poêle d'acier. — 59. Turbine. — 60. Turbine. — 61. Turbine. — 62. Turbine. — 63. Turbine. — 64. Turbine. — 65. Turbine. — 66. Turbine.

LES COUPES
— 1. Salle des machines. — 2. Salle des machines. — 3. Salle des machines. — 4. Salle des machines. — 5. Salle des machines. — 6. Salle des machines. — 7. Salle des machines. — 8. Salle des machines. — 9. Salle des machines. — 10. Salle des machines. — 11. Salle des machines. — 12. Salle des machines. — 13. Salle des machines. — 14. Salle des machines. — 15. Salle des machines. — 16. Salle des machines. — 17. Salle des machines. — 18. Salle des machines. — 19. Salle des machines. — 20. Salle des machines. — 21. Salle des machines. — 22. Salle des machines. — 23. Salle des machines. — 24. Salle des machines. — 25. Salle des machines. — 26. Salle des machines. — 27. Salle des machines. — 28. Salle des machines. — 29. Salle des machines. — 30. Salle des machines. — 31. Salle des machines. — 32. Salle des machines. — 33. Salle des machines. — 34. Salle des machines. — 35. Salle des machines. — 36. Salle des machines. — 37. Salle des machines. — 38. Salle des machines. — 39. Salle des machines. — 40. Salle des machines. — 41. Salle des machines. — 42. Salle des machines. — 43. Salle des machines. — 44. Salle des machines. — 45. Salle des machines. — 46. Salle des machines. — 47. Salle des machines. — 48. Salle des machines. — 49. Salle des machines. — 50. Salle des machines. — 51. Salle des machines. — 52. Salle des machines. — 53. Salle des machines. — 54. Salle des machines. — 55. Salle des machines. — 56. Salle des machines. — 57. Salle des machines. — 58. Salle des machines. — 59. Salle des machines. — 60. Salle des machines. — 61. Salle des machines. — 62. Salle des machines. — 63. Salle des machines. — 64. Salle des machines. — 65. Salle des machines. — 66. Salle des machines.



UN PORTRAIT-PIRATE MARCEL FORT RAJEUNIT LE JEU DES GAGES



Ce portrait-outil plutôt macabre est l'œuvre d'Edouard Koehler, 15, Grand-Rue, à Saverne (Bas-Rhin). C'est l'emblème des pirates qui, sans doute, lui a été inspiré par « Le démon des Caraïbes » : un fil de fer (la tête de mort), deux rondelles (les yeux), deux clous (le nez), sept clous cavaliers (les dents), et deux clefs anglaises (les deux tibias en croix).

Le tout vaut à Edouard Koehler, qui a 13 ans, un abonnement de six mois à « Pilote ». A vous d'imaginer (et de réaliser) d'autres portraits-outils.

Le mot de passe : Une héroïne

Dimanche prochain, 15 mai, à 10 h et 11 h 10, Françoise Dorin, Jacques Bénétin et René Marc proposeront une nouvelle devinette aux auditeurs du « Mot de Passe », sur l'antenne de Radio-Luxembourg et de Radio-Monte-Carlo.

Il s'agira, cette fois, du nom d'un personnage historique, une femme « qui vécut entre la laine et le feu ». Cette for-

mule mystérieuse doit vous aider à découvrir son nom. Et si vous faites partie des heureux auditeurs interviewés dimanche par Jacques Bénétin, vous pourrez peut-être gagner, alors, les 500 NF offerts par les biscottes Prior.

La semaine dernière, notre photo sur laquelle se profilait le Sacré-Cœur vous a sûrement fait deviner que le « Mot de Passe » était... Montmartre, évidemment.

Le jeu des gages !... Le jeu des gages !... On connaît ça ! Oui, bien sûr, vous connaissez le jeu des gages, mais je vous propose aujourd'hui de le rajeunir.

D'abord, avec beaucoup de soin, vous dressez la liste de gages. C'est très important : il faut éliminer les idées trop baroques, les gages salissants, dangereux ou pratiquement impossibles à réaliser. Choisissez plutôt des astuces amusantes : aller arracher une touffe d'herbe avec les dents (sans la manger, bien sûr !), réciter « Le Loup et l'Agneau », trouver douze proverbes ou, même, aller dire un compliment de votre cru à la première personne que vous rencontrerez... et qui ne vous en voudra sûrement pas, surtout si vous restez poli et gentil, comme il se doit.

Ensuite, vous inscrivez chacun de ces gages sur un morceau de papier que vous numérotez et vous jetez le tout, en vrac (numéroté, par exemple, de 1 à 20) dans une boîte, un bérêt, un chapeau ou tout autre récipient que vous aurez sous la main.

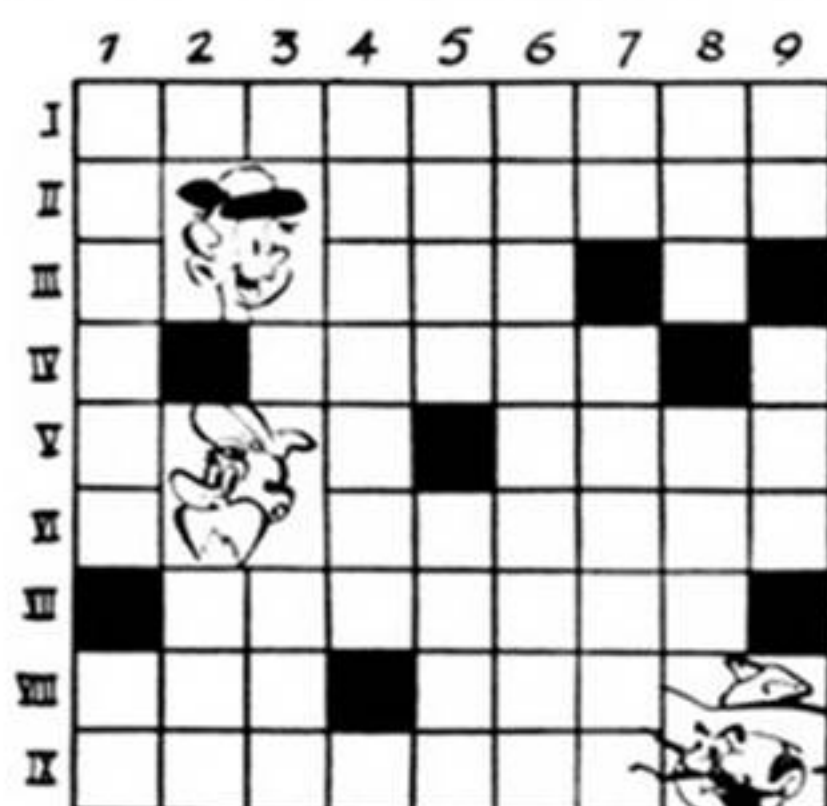
Après quoi, il s'agit de faire « tirer » ces gages. C'est là que toutes les solutions originales sont possibles.

Si vous cherchez la simplicité, vous pourrez bander les yeux du candidat

et lui demander de plonger sa main dans le chapeau pour en retirer un morceau de papier. Ou bien vous pourrez faire jeter des dés et le chiffre sorti (de 3 à 18 : il faudra alors numéroté vos gages de la même façon) désignera le numéro du gage. On encore, sans numéroté les gages, enfermez les morceaux de papier où ils sont inscrits dans des enveloppes-surprises : chacun en tirera une, l'ouvrira et exécutera le gage inscrit dedans, etc.

Parmi les procédés les plus amusants, je vous propose la loterie. Nos deux dessins (de face et de profil) vous diront comment la fabriquer avec une planche et un socle, une vieille roue de bicyclette dont vous peindrez certains rayons, par secteurs correspondant aux numéros fixés tout autour (par des agrafes, de simples épingles, ou de la colle) et une robuste plume d'oie ou une pointe de carton fort (souvent renouvelée) qui, fixée en haut de la planche, servira d'index pour montrer le numéro gagnant.

Voilà quelques idées. Exploitez-les avec les moyens du bord... et amusez-vous bien ! Salut !

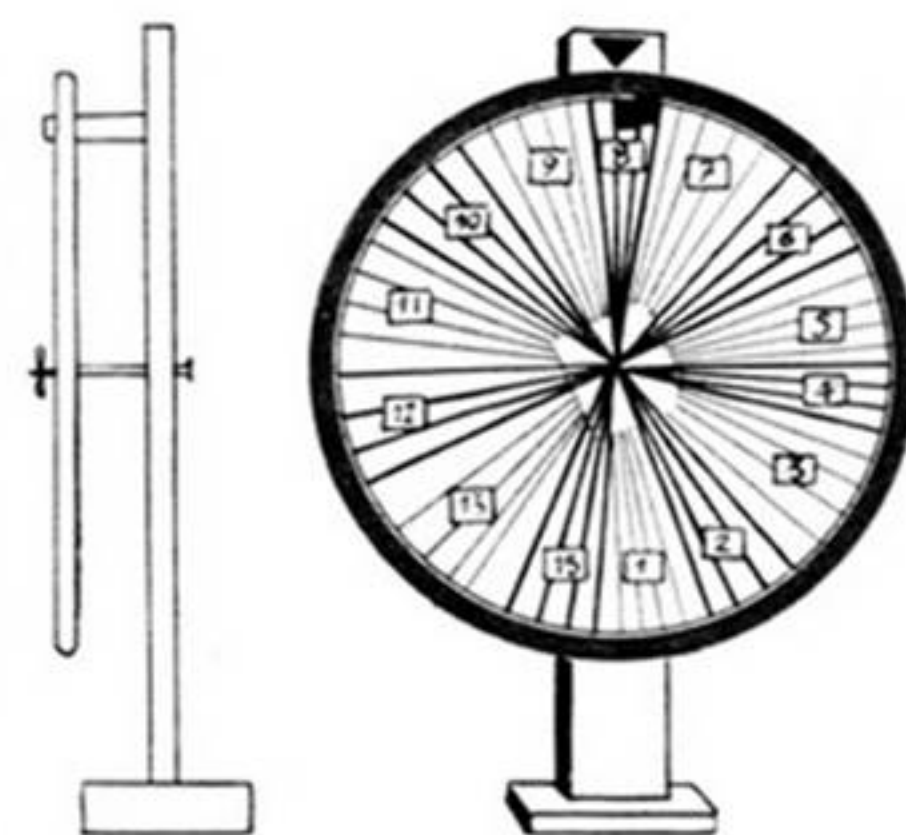


LES MOTS CROISÉS DE PILOTE: JACQUOT LE MOUSSE

HORIZONTALEMENT : 1. Celle du « Bouchon », telle que la reçut Capisto, n'était pas du tout celle qu'il espérait. — 2. C'est ainsi que l'on désigne toutes les sortes d'armes guerrières que le général Capisto attendait avec tant d'impatience. — 3. Négation. — 4. Capisto espérait en sa révolution pour faire le sien. — 5. Les « armées » de Capisto en projetaient un dans la capitale du gouvernement estompé. — 6. Jacquot-le-Mousse est toujours le premier à la donner lorsqu'il sent que les choses commencent à se gâter. — 7. Pour Capisto, le capitaine du « Bouchon », Jacquot-le-Mousse et leurs compagnons, en livrant des oranges à la place d'armes, s'en sont rendus coupables. — 8. Sans bavures. — 9. En négociation. — 10. Elles remplaçaient les armes.

VERTICALEMENT : 1. Ce dont manquent les idées du capitaine du « Bouchon », surtout lorsqu'il veut les exprimer. — Points cardinaux. — 2. Capisto va-t-il le croiser avec les forces gouvernementales estompées ? — 3. Lettre grecque. — 4. C'est le grade que s'est adjugé Capisto. — 5. Jeune quadrupède. — 6. Tel fut le cours du voyage du « Bouchon ». — 7. Fut-elle coupable, celle du capitaine, de Jacquot-le-Mousse et de l'équipage du « Bouchon », à l'égard de la cargaison qu'ils embarquèrent au départ ? — 8. Note ou conjonction. — 9. Jacquot-le-Mousse, le capitaine et leurs compagnons en sont de drôles. — 10. Un anglais. — Fin de régime. — 11. Abréviation. — Poème.

(Solution en page 31.)

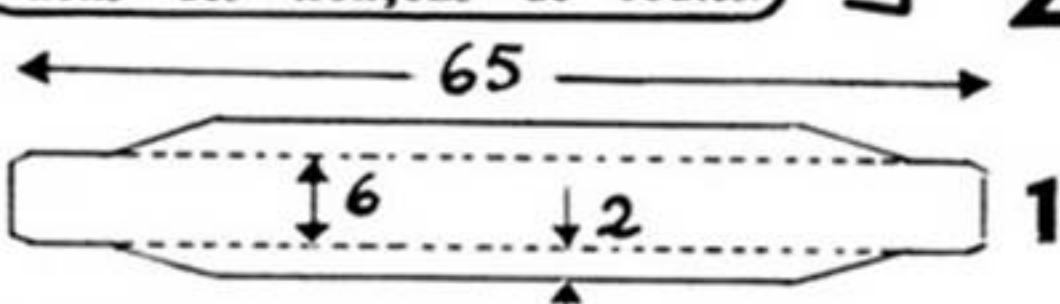


LE GRAND CIRCUIT « PILOTE »

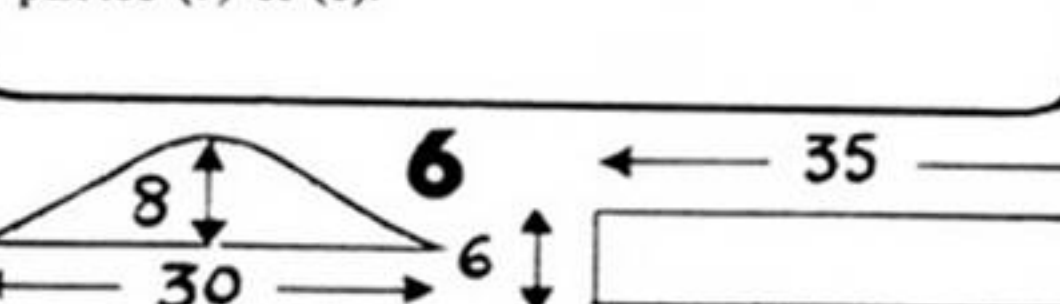
les SELF-JOUETS de JEAN MICHEL



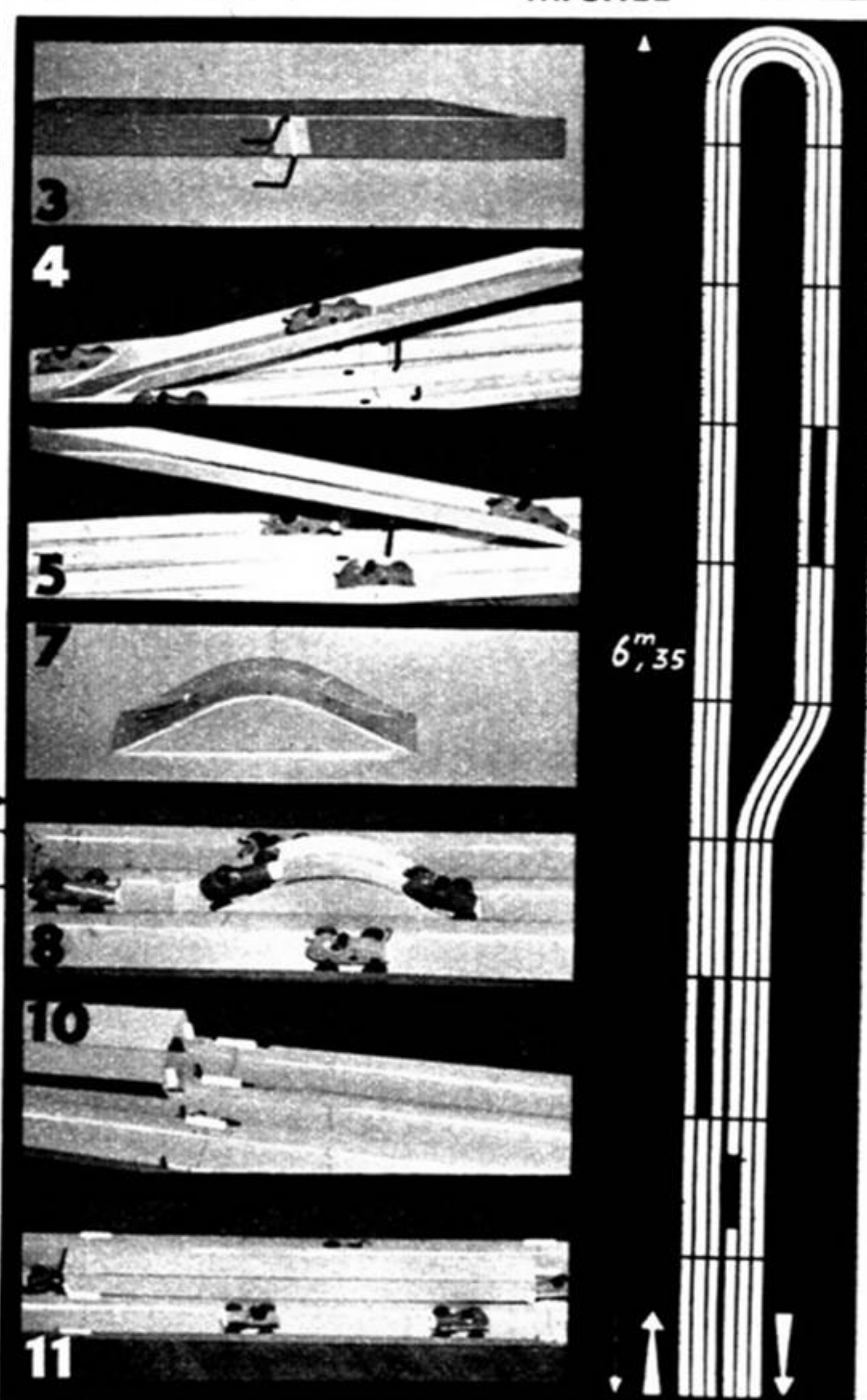
Pour faire suite au Grand circuit « Pilote » présenté dans notre dernier numéro, voici une route à bascule que j'ai fabriquée avec du carton selon le plan (1). En dessous, j'ai collé un papier à dessin pour maintenir le crochet à bascule (2) venant s'emboîter dans les fixations des tronçons de routes.



Ça, c'est une dénivellation fabriquée en carton, d'après les plans (6). Deux chapeaux de gendarme, comme côtés, et la bande routière intérieure mise en forme et collée. J'ai laissé 2 cm sur chaque rebord. Regardez les photos (7) et (8).



Moi, j'ai fabriqué un tunnel de carton (plan 9), venant s'emboîter sur la longueur d'un tronçon de route sur les crochets. Voyez l'emboîtement sur la photo (10) et la circulation en 11). Sur les photos 3, 4 et 5, et sur le plan à l'extrême gauche, l'emplacement de nos obstacles.



CLUB DES JOUEURS * LE CLUB DES JOUEURS * LE CLUB

Astérix

DESSINS: UDARZO

TEXTE: GOSCINNY

LE GAULOIS

RESUME. — Caius Bonus, craignant que la potion préparée par le druide Panoramix soit un poison, refuse de l'ingurgiter. Mais il a trouvé un cobaye.



Jacquot le mousse

RESUME. — Le commandant et le bosco ont réussi à s'évader de la prison du général Capisto. Ils ont été aidés par Jacquot le mousse. Nos amis se sont embarqués à bord du S.S. Bouchon et se préparent à quitter ces côtes hostiles.

ET MAINTENANT, QU'EST-CE QU'ON FAIT, MI GÉNÉRAL ?

ON MANGE LES ORANZES... LA RÉVOLUTION, CE SERA POUR UNE AUTRE FOIS...



...LE BOSCO ASSURE SON SERVICE...



LE S.S. BOUCHON COMMENCE UN VOYAGE SANS HISTOIRE...



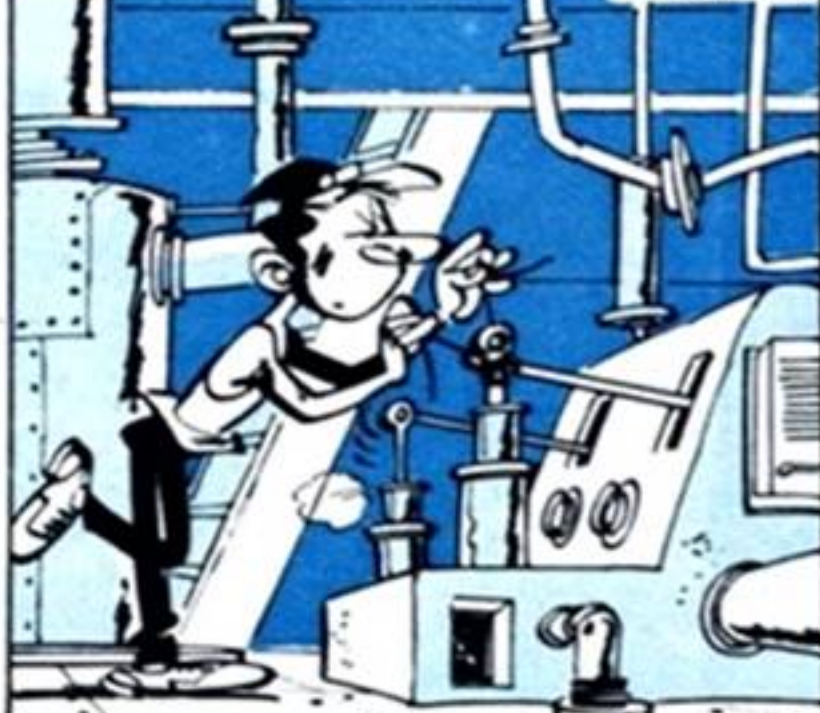
...ET ENFIN, UN JOUR...



LE GÉNÉRAL A TOUJOURS LE MAL DE MER...



LE MÉCANICIEN CONTINUE À RÉPARER SA MACHINE...



29A. 4000 60. TEXTE: GOSCINNY.

(A suivre)

Nicolas

ON A BIEN RIGOLÉ



Alceste m'a répondu que cet après-midi on avait arithmétique, alors, j'ai dit : « Bon », et nous ne sommes pas allés à l'école.

Au lieu d'aller dans la direction de l'école, nous sommes partis en courant dans l'autre sens. Alceste, il s'est mis à souffler, et il n'arrivait pas à me suivre. Il faut vous dire qu'Alceste c'est un gros qui mange tout le temps, alors, bien sûr, ça le gêne pour courir, surtout que moi, je suis très fort pour le quarante mètres, qui est la longueur de la cour de l'école. « Dépêche-toi, Alceste », j'ai dit. « Je ne peux plus », m'a répondu Alceste, il a fait des tas de « pouf-poufs » et puis il s'est arrêté. Alors moi, je lui ai dit qu'il valait mieux ne pas rester là, parce que sinon, nos papas et nos mamans risquaient de nous voir et nous priveraient de dessert, et puis qu'il y avait des inspecteurs de l'école et ils nous emmèneraient au cachot, et on nous donnerait à manger du pain et de l'eau. Quand il a entendu ça, Alceste, ça lui a donné un drôle de courage, et il s'est mis à courir tellement vite, que je n'arrivais pas à le rattraper. On s'est arrêtés très loin, bien après l'épicerie de M. Compagny qui est très gentil et chez qui maman achète la confiture de fraises qui est chouette parce qu'il n'y a pas de pépins, ce n'est pas comme les abricots. « Ici, on est tranquilles », a dit Alceste, et il a sorti des biscuits de sa poche, et il a commencé à les manger, parce que, il m'a dit, de courir tout de suite après le déjeuner, ça lui avait donné faim.

« Tu as eu une bonne idée, Alceste, j'ai dit, quand je pense aux copains qui

sont à l'école en train de faire de l'arithmétique, j'ai envie de rigoler ! » « Moi aussi », a dit Alceste, et nous avons rigolé. Quand on a eu fini de rigoler, j'ai demandé à Alceste ce qu'on allait faire. « Je ne sais pas, moi », a dit Alceste, on pourrait aller au cinéma. « Ça aussi, c'était une drôlement bonne idée, mais on n'avait pas de sous. Dans nos poches, on a trouvé de la ficelle, des billes, deux élastiques et des miettes. Les miettes, on ne les a pas gardées, parce qu'elles étaient dans la poche d'Alceste et il les a mangées. » « Peuh, j'ai dit, ça ne fait rien, même sans cinéma, les autres voudraient bien être avec nous ! » « Ouais », a dit Alceste, après tout, je n'avais pas tellement envie d'aller voir La Revanche du Sheriff. « Ouais, j'ai dit, ce n'est qu'un film de cow-boys. Et on est passés devant le cinéma pour regarder les images. Il y avait un dessin animé aussi.

« Si on allait au square, j'ai dit, on pourrait faire une balle avec du papier et on pourrait s'entraîner. » Alceste m'a répondu que ce n'était pas bête, mais qu'au square il y avait le gardien et que s'il nous voyait, il nous demanderait pourquoi on n'est pas à l'école et qu'il nous emmènerait au cachot et qu'il nous ferait le coup du pain et de l'eau. Rien que d'y penser, ça lui a donné faim à Alceste et il a sorti un sandwich au fromage de son cartable. On a continué à marcher dans la rue, et quand Alceste a fini son sandwich, il m'a dit : « Les autres, à l'école, ils ne rigolent pas ! » « C'est vrai, j'ai dit, et puis, de toute façon, il est trop tard pour y aller, on serait punis. »

On a regardé des vitrines. Alceste m'a expliqué celle de la charcuterie et puis on a fait des grimaces devant celle de la parfumerie où il y a des glaces, mais on est partis, parce qu'on s'est aperçu que les gens dans le magasin nous regardaient et qu'ils avaient l'air étonnés. Dans la vitrine de l'horloger, on a vu l'heure et c'était encore très tôt. « Chouette, j'ai dit, on a encore le temps de rigoler avant de rentrer à la maison. » Comme on était fatigués de marcher, Alceste m'a proposé d'aller dans le terrain vague : là-bas, il n'y a personne et on peut s'asseoir par terre. Il est très bien, le terrain vague et on a commencé à s'amuser en jetant des pierres contre les boîtes de conserves. Et puis, on en a eu assez des pierres, alors, on s'est assis et Alceste a commencé à manger un sandwich au jambon, le dernier de son cartable. « A l'école, il a dit, Alceste, ils doivent être en plein dans les problèmes. » « Non, j'ai dit, à l'heure qu'il est, ça doit être la récré. » « Peuh ! tu

trouvés ça amusant, la récré ? », il m'a demandé, Alceste. « Peuh ! », je lui ai répondu, et puis je me suis mis à pleurer. C'est vrai, ça, à la fin, c'était pas rigolo d'être là, tout seuls et de ne rien pouvoir faire et d'être obligés de se cacher et moi j'avais raison de vouloir aller à l'école, même avec les problèmes, et si je n'avais pas rencontré Alceste, je serais à la récré maintenant et je jouerais aux billes et au gendarme et au voleur, et je suis terrible aux billes. « Qu'est-ce qui te prend à pleurer comme ça ? » il m'a demandé Alceste. « C'est de ta faute si je ne peux pas jouer au gendarme et au voleur », je lui ai dit. Alceste, ça ne lui a pas plu. « Je ne t'ai pas demandé de me suivre, il m'a dit, et puis, si tu avais refusé de venir, eh bien ! j'y serais allé à l'école, tout ça, c'est de ta faute ! » « Ah oui ? » j'ai dit à Alceste, comme dit papa à M. Blédurt qui est un voisin qui aime bien taquiner papa. « Oui », a répondu Alceste, comme M. Blédurt répond à papa, et on s'est battus, comme papa avec M. Blédurt.

Quand on a fini de se battre, il a commencé à pleuvoir, alors, nous sommes par-

tis en courant du terrain vague, parce que ma maman m'a dit qu'elle ne veut pas que je reste sous la pluie, et moi, je ne désobéis presque jamais à ma maman.

Alceste et moi, on est allés se mettre contre la vitrine de l'horloger. Il pleuvait très fort et on était tout seuls dans la rue, ce n'était pas très rigolo. On a attendu, comme ça, l'heure de rentrer.

Quand je suis arrivé à la maison, maman m'a dit que j'étais tout pâlot et que j'avais l'air fatigué et que si je voulais, demain je pourrais ne pas aller à l'école, mais moi j'ai refusé, et maman a été bien étonnée.

C'est que demain, quand Alceste et moi on va leur raconter comme on a bien rigolé, les copains de l'école, ils vont être drôlement jaloux !



par SEMPÉ et GOSCINNY

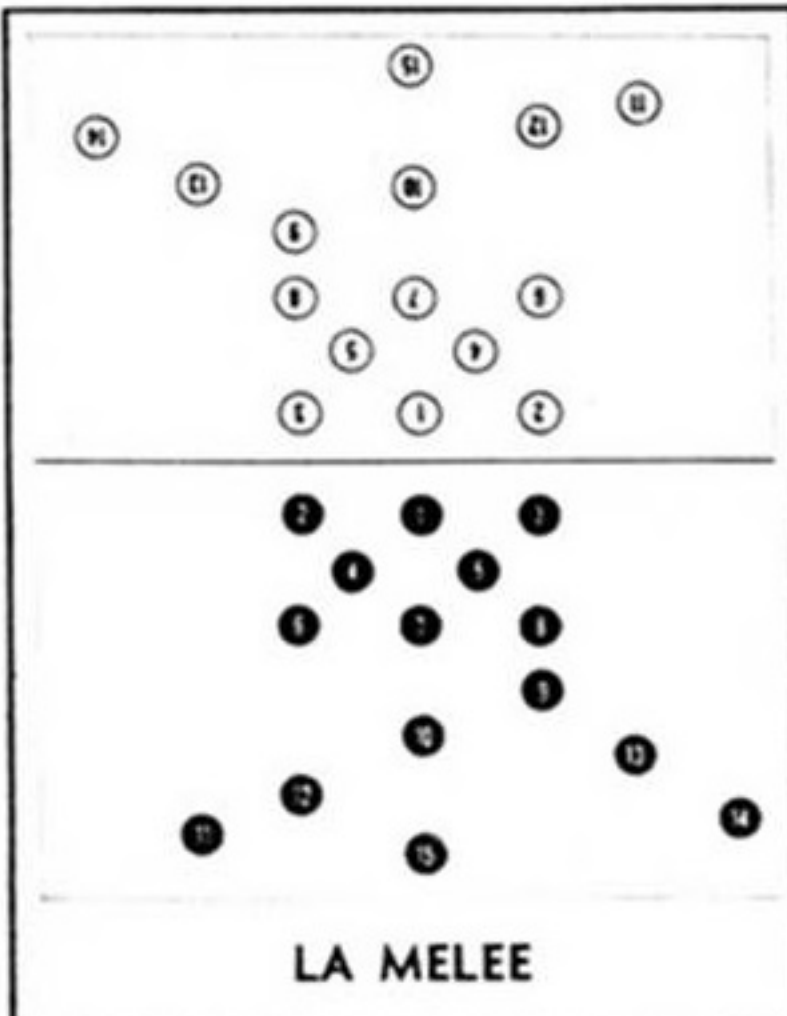
LES LEÇONS DE MONCLA

A la suite de la parution de la première leçon de François Moncla, plusieurs lecteurs, peu familiarisés avec les termes propres au rugby, lui ont demandé des précisions. C'est donc à leur intention que nous faisons paraître ce lexique qui leur apprendra à « parler rugby » et à suivre plus aisément les leçons. Avec son aide, qu'ils se reportent à la 1^{re} leçon : mêlées, touches n'auront plus de secrets pour eux !



Il est utile d'avoir des joueurs de grande taille, comme ce deuxième ligne de l'équipe de France, qui surclasse les Irlandais.

APPRENEZ A PARLER RUGBY



En France, les numéros portés sur les maillots sont invariables et indiquent les postes des joueurs de l'équipe.

MELEE : Rassemblement des avants à la demande de l'arbitre pour remettre la balle en jeu après une faute. Dans une mêlée, il y a, en principe, huit joueurs : trois en première ligne, deux en deuxième ligne et trois en troisième ligne.

PILIER (2-3) : Joueur qui, lorsque la mêlée est ordonnée, se place en première ligne. Il y a trois joueurs en première ligne : deux « piliers » qui encadrent un « talonneur ».

TALONNEUR (1) : Joueur placé au milieu de la première ligne et qui a pour charge de capter la balle lorsqu'on l'introduit dans la mêlée. Comme il envoie la balle en arrière avec ses pieds, on dit qu'il « talonne » la balle.

DEUXIEME LIGNE (4-5) : Ce sont les deux joueurs qui se placent derrière les trois joueurs de première ligne pour pousser dans la mêlée.

TROISIEME LIGNE CENTRE (7) : Joueur qui se met entre les deux joueurs de deuxième ligne pour pousser dans la mêlée.

TROISIEME LIGNE AILE (6-8) : Ils sont deux, un de chaque côté du 3^e ligne centre. On les appelle encore avant-ailes. Etant placés sur l'extérieur de la mêlée, ils se détachent les premiers.

DEMI DE MELEE (9) : C'est le joueur qui a pour charge, lorsque l'arbitre ordonne qu'une mêlée soit faite, d'introduire la balle au milieu de la mêlée et de la récupérer à la sortie de la mêlée.

DEMI D'OUVERTURE (10) : Placé derrière la mêlée, il attend la balle que doit lui envoyer le demi de mêlée et, si les conditions sont bonnes, il « ouvre », c'est-à-dire qu'il déclenche l'attaque.

TROIS-QUARTS (11-12-13-14) : Ils sont quatre, deux aux ailes et deux au centre. Ils doivent jouer bien en ligne. Lorsque le demi d'ouverture décide d'« ouvrir », ils sont là pour poursuivre son attaque et essayer de percer le rideau défensif adverse.

ARRIERE (15) : Joueur placé seul derrière tous les autres joueurs de l'équipe. C'est l'ultime défenseur.

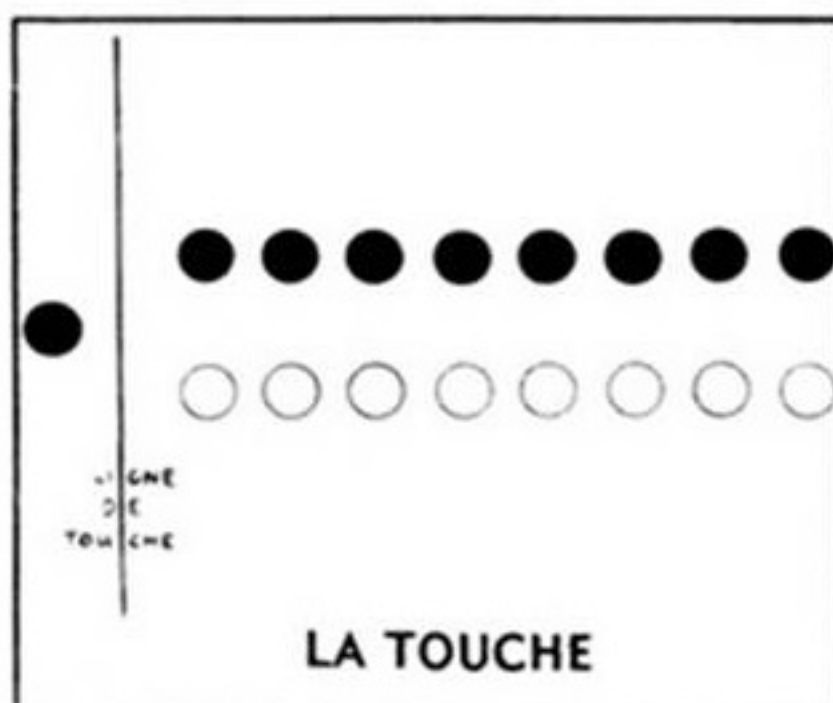
TOUCHE : La ligne de touche, c'est la ligne qui délimite la largeur du terrain. Lorsque le ballon franchit cette ligne de touche, c'est-à-dire qu'il sort du champ de jeu, on dit qu'il y a « touche » et l'arbitre fait remettre la balle en jeu au point de sortie.

PLAQUAGE : C'est le nom donné à l'action d'un joueur qui en arrête un autre en le bloquant avec les bras.

EN AVANT : On dit qu'il y a « En avant » lorsqu'un joueur contrôle mal la balle et la projette en avant ou bien lorsqu'il expédie la balle à un partenaire placé devant lui.

PENALITE : Une pénalité, c'est une faute grave sifflée par l'arbitre et qui donne droit à l'équipe non fautive de tenter un but directement par un coup de pied.

22 METRES : C'est la ligne tracée à 22 mètres de la ligne de but. Lorsqu'un essai, un but, un drop a été manqué, ou bien lorsque le ballon sort du terrain au-delà de la ligne



de fond, le camp défendant remet en jeu en donnant un coup de pied, à partir de la ligne des 22 mètres.

BALLON MORT : C'est la ligne qui, au-delà de la ligne de but, marque la fin du champ de jeu en longueur comme la ligne de touche marque la limite du champ de jeu en largeur.



UNE AVENTURE DE "L'HOMME A LA VOITURE ROUGE"

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME. — Envoyés sur « l'Atoll Alpha » pour rejoindre les autres volontaires qui s'entraînent en vue du premier vol interplanétaire, Stephen, « l'Homme à la Voiture Rouge » et son ami Claude Perguet entrent en lutte avec le mystérieux chef « L'éprouvette », qui, pour briser leur volonté, les enferme dans une cage compressible et leur ordonne de « faire le chien ».

VI

DE PLAIN-PIED DANS LE CAUCHEMAR

— Couchez... chiens!... couchez!

La voix de l'éprouvette continue à vibrer tandis que tout, autour de nous, vacille de plus en plus vite, de plus en plus fort. Même le sol commence à se dérober sous nos pieds, en rapides petites secousses horizontales, comme un tamis qu'on agite... L'affolante lumière qui sort de partout se fait encore plus violente, et tremble frénétiquement au rythme des parois...

— Couchez, chiens! couchez!...

La phrase devient une litanie hurlante et se transforme en un écho qui se répète inlassablement. « Couchez, chiens! couchez!... » Le plafond descend, descend toujours, lentement, irrémédiablement.

Claude et moi, nous voici cahotés d'une paroi sur l'autre, incapables de trouver un aplomb, pires que des hommes ivres, nous raidissant vainement sur nos jambes tremblantes, essayant de nous soutenir mutuellement, l'un rattrapant l'autre lorsqu'une secousse plus violente lui fait perdre l'équilibre.

— ... Couchez, chiens! couchez!...

— Tiens bon, Steph! crie Perguet,

tiens bon!... nous sommes des hommes... nous sommes des hommes...

La lumière nous envahit et nous chauffe l'intérieur du corps d'une mauvaise chaleur, celle de la fièvre. La sueur nous inonde et avachit nos muscles. Nos nerfs ne répondent plus à notre volonté... Lentement, nous nous sentons devenir, dans nos scaphandres, une somme de chair sans réflexes.

Perguet continue à prononcer le seul groupe de mots qu'il soit encore capable d'assembler :

— Tiens bon, Steph! tiens bon, nous sommes des hommes!...

Tandis que nous nous raccrochons à cette phrase comme des naufragés, l'éprouvette martèle interminablement :

— Couchez, chiens! couchez!...

Et le plafond descend toujours dans un grondement d'avalanche... Chaque seconde nous paraît un siècle.

Alors, je ressens le premier symptôme d'épuisement. Je fléchis sur mes jambes, et je tombe lourdement sur les genoux. Perguet, courbé comme un matelot sur le pont d'un navire en perdition, tente de s'approcher de moi. Les secousses le rejettent de droite et de gauche, tel un pantin désarticulé.

— Tiens bon, Steph! tiens bon...

J'ai réellement l'impression d'être ballotté par une tempête, à bout de souffle et prêt à me laisser glisser à tout jamais dans un abîme sans fond.

Perguet parvient à s'accrocher à mon épaule plus qu'à la saisir. Je sens l'étau de sa main trembler et se refermer avec peine. Puis il essaie de me soulever, ou plutôt de m'arracher à cet agenouillement qui est déjà le début d'une capitulation.

Moi-même, je me raidis, et haletant, je crie à mon tour : « Nous sommes des hommes! » Dans le même sur-

saut d'énergie qui m'a fait crier cela, je parviens à me relever. A nouveau me voilà titubant, mais debout. Durant un instant, cela nous donne l'illusion d'une victoire. Mais notre fragile espérance s'effondre sitôt née : le plafond se trouve maintenant à un demi-bras au-dessus de nos têtes.

Perguet et moi, nous sommes face à face, arc-boutés l'un contre l'autre, accrochés l'un à l'autre, nos fronts se heurtant, hors d'haleine. Nous chuchotons notre dialogue :

— Il faut tenir, Steph!

— Le plafond! tu as vu?

“Nous sentons s'appesantir sur nos reins, nos jambes, notre nuque, l'épouvantable pression. Notre souffle nous racle la gorge. L'espace où le moindre geste nous est interdit se réduit encore...”

— Il faut tenir... si nous tenons bon, il n'osera pas... on n'écrase pas comme ça des hommes... nous sommes des hommes, Steph, il faut tenir.

Mais au fond de nous-mêmes, nous savons que la lutte est ridiculement inégale entre nos chuchotements épuisés et la voix de l'éprouvette qui répète inlassablement :

— Couchez, chiens! couchez!...

Lentement, péniblement, je lève mon bras. Il est encore replié au-dessus de ma tête que déjà ma main rencontre le froid métallique du plafond. Instinctivement j'y applique la paume comme s'il existait une chance de retenir ou même de retarder son inéluctable et lente progression vers le bas.

Sous l'invincible poussée, mon bras se replie de plus en plus. Perguet sait aussi bien que moi que nous n'y pourrions rien, mais lui aussi vient plaquer une main sur la masse qui descend. Et nous appuyons désespérément, le restant de nos forces centré sur une impossible retenue. Je sens une douleur

me tordre les muscles et réduire progressivement cet effort inutile. Déjà nos coudes redescendent à hauteur de poitrine, nos mains ne s'élèvent guère plus haut que nos têtes.

Encore quelques centimètres et nous sentirons le plafond peser comme une toise sur le sommet de notre crâne.

Voilà. Déjà nous le sentons... Déjà, nous courbons la tête sous le poids.

Le jour est venu de fixer les détails de mon programme routier pour ce qui concerne la saison en cours ; une saison qui commence seulement, de mon point de vue. Avant de prendre une décision, j'ai présenté mon programme à Raymond Louviot, mon directeur sportif et à Daniel Dousset, mon manager. Ensemble, nous avons envisagé toutes les possibilités avant de faire porter notre choix sur telle ou telle épreuve.

Ce programme, revu et corrigé, le voici : du 13 au 16 mai, je participerai aux

UN COPAIN DE MADAGASCAR



Je suis heureux de vous présenter un « copain » de Madagascar. Ce jeune champion cycliste, Randriamanto, parti le 10 novembre de chez lui, à destination de Paris, est arrivé le 27 avril, à 11 heures du matin devant la légation de Madagascar, après avoir parcouru 14 213 kilomètres au compteur et avoir subi 42 crevaisons. Un beau record d'endurance !

SUR MA ROUTE, DEUX COLOSSES : ALTIG et BALDINI

« 4 Jours de Dunkerque », une épreuve que Jacques Anquetil a déjà gagnée à deux reprises. Du 18 au 22 mai, j'accompagnerai mon équipe au Tour du Sud-Est. Enfin, je prendrai le départ du « Grand Prix du Midi Libre ». Cette course, en trois jours (du 24 au 26 mai), présente un parcours très accidenté, souvent favorable aux routiers complets. Entre nous, j'aimerais beaucoup l'inscrire à mon palmarès.

Peut-être le savez-vous déjà, rien n'est plus indiqué qu'une course par étape de 10 à 15 jours pour parfaire la condition physique d'un coureur. C'est la raison qui m'a conduit à choisir les trois épreuves citées plus haut : 12 jours de course me feront le plus grand bien. En effet, j'ai encore besoin de fournir des efforts avant d'atteindre à ma meilleure forme.

On m'a également proposé une place dans l'équipe Raphaël-Gémiani, engagée dans le « Critérium du Dauphiné », mais je réserve encore ma réponse.

Cette course très difficile et très rapprochée du Tour de France n'est pas toujours indiquée.

En définitive, ma présence dans cette course sera conditionnée, surtout par mon état physique après le « Grand Prix du Midi Libre ». Selon les résultats obtenus alors, je prendrai une décision.

Je devais également disputer les « 3 Jours d'Anvers », vers la mi-juin, mais je viens d'informer les organisateurs belges de ne pas compter sur moi. Mon remplaçant sera Tom Simpson. J'ai résilié cet engagement afin d'offrir une revanche à Rudy Altig. Une nouvelle fois donc, nous allons nous retrouver côte à côte, l'Allemand et moi pour une course poursuite de 5 kilomètres. Celle-ci aura lieu le 18 juin sur la piste de Cologne, c'est-à-dire sur son terrain.

Altig veut m'arracher 200 mètres

Ai-je commis une erreur, voire une imprudence, en acceptant cette revanche ?

Certains le pensent et peut-être ont-ils raison. Mais répondez-moi... Avez-vous le droit de me dérober après ma victoire du Parc des Princes ?

Ma tâche sera très difficile, je le sais fort bien. Je n'ignore pas davantage que Rudy Altig a pris ses précautions. Il a renoncé, d'ores et déjà, au Championnat d'Allemagne sur route (12 juin), afin de mieux préparer la rencontre de Cologne. En revanche, je courrai le Championnat de France sur route à Reims moins d'une semaine avant mon voyage en Allemagne. Il est évident que les apparences sont contre moi et je crains fort — quand je vois les choses en face — je crains fort de laisser la victoire à l'adversaire.

On m'a rapporté que Ziegler, le soigneur de Rudy, aurait dit aux journalistes, durant le récent Tour d'Allemagne :

— A Cologne, Altig rejoindra Rivière ! La piste de Cologne mesure 400 mètres ; autrement dit, Altig envisage tout bonnement de me prendre 200 mètres en moins de 5 kilomètres. Alors, je me rebelle et je me permets de ne pas offrir cette satisfaction aux spectateurs de Cologne.

S'il remporte la victoire, comme je le crains, nous resterons sur un score nul : 1 partout. Il restera à fixer la date de la « belle » qui pourrait avoir lieu peut-être à l'occasion des prochains championnats du monde.

Je me méfie du Baldini qui dort...

Au sujet du Tour de France, j'ai reçu plusieurs lettres qui me demandent mon opinion sur le parcours et sur quelques-uns de mes futurs adversaires. Je vais tenter de vous fournir ici une réponse.

Ce parcours me semble bon et surtout très vallonné. Les grimpeurs seront aussi avantagés que l'an passé puisque les organisateurs ont supprimé la course contre la montre en montagne. Enfin, on en revient aux étapes courtes, donc rapides, ce qui me paraît excellent... et convient à mon tempérament. Durant les étapes longues, je m'ennuie trop !

Les organisateurs, cette année, ont fixé à 14 coureurs l'effectif des équipes natio-



Le Tour de France me préoccupe. Vous me voyez ici en conférence avec Marcel Bidot, directeur technique de l'équipe de France.

nales et à 8 coureurs seulement celui des formations régionales. Je suis contre cette formule qui fera de nos régionaux des martyrs aux yeux du public et qui les désavantagera sur le plan sportif.

Les journalistes pourront s'en donner à cœur joie de rédiger des articles émouvants sur le sort des « malheureux petits régionaux » offerts à la féroce des équipes nationales !

Il est encore un peu tôt pour établir un ordre de préséance. Tout au plus peut-on affirmer, dès maintenant, que Federico Bahamontes qui renonce au Tour d'Italie et Henry Anglade, qui songe au Tour de France depuis l'an passé, seront parmi les mieux préparés. Enfin, Baldini qui fait le mort depuis le début de l'année, mérite quelques attentions. On dit de lui qu'il est un dormeur impénitent. C'est vrai... Mais lorsqu'il se réveille, il devient dangereux. Moi, je me méfie toujours de ce genre de personne ; ceux qui taisent leurs projets préparent leur coup en secret. La tactique a d'ailleurs très bien réussi à Bahamontes l'an passé. Alors, méfiance...

Rivière

(A suivre.)

LES CARNETS DE ROGER RIVIÈRE

— Il n'osera pas ! Il n'osera pas ! souffle Perguet d'une voix haletante, comme pour s'en persuader lui-même.

Maintenant le plafond pèse sur nos nuques et notre menton touche la base de notre cou.

— Il n'ira pas plus loin, tu verras !... Il n'ira pas plus loin...

Mais nous savons bien, nous, que l'Eprouvette ira jusqu'au bout, qu'il s'agit pour lui de briser « physiquement » ce qu'il appelle notre orgueil, et que nous appelons, nous, « notre dignité ».

Mais au point où nous en sommes, les mots se vident de leur sens autant que nos corps qui se vident de leurs forces, autant que notre esprit qui se vide de toute raison et qui ne retient plus que par instinct un entêtement de principe : « refuser d'obéir ».

Nous courbons la tête au maximum. Puis nos jambes se raidissent jusqu'à la crampe, lorsque nous sentons sur nos épaules le froid contact de la masse de métal.

Alors soudain les parois se figent, le plancher cesse d'osciller sous nos pas, la voix de l'Eprouvette s'est tue. Même l'inférieur grondement du mécanisme qui assure la descente du plafond s'est réduit à un lancinant bruit de rouage. Une espèce de silence ouaté nous en-

Dans un souffle, je demande à Claude :

— Qu'est-ce qu'on fait ?

Il entrouvre les lèvres sur ses dents serrées et il répond :

— On tient bon.

Je ne cherche pas à savoir s'il a tort ou raison. J'accepte sa décision. A nouveau, nous crispions nos muscles. Et la lutte contre l'impossible continue. La masse du plafond nous presse les chairs, et déjà nos genoux commencent à plier.

Encore une fois la voix sèche de l'Eprouvette :

— Couchez-vous, chiens !

Combien de temps avons-nous encore avant d'être étendus, comme il le veut ? Combien de temps ?... Mentalement, je compte au rythme des secondes... dix, onze, douze...

Ensemble, comme sur un signe convenu, Claude et moi, tout équilibre perdu, nous nous affaïssons, un genou en terre...

— Vingt, vingt et un... vingt-deux, vingt-trois... second genou... trente, trente et un, trente-deux... nous basculons en avant, arc-boutés sur nos bras... la paume des mains à plat sur le sol... quarante, quarante et un, quarante-deux... nous voici recroquevillés sur nous-mêmes, le plafond à un mètre du sol... cinquante, cinquante et un, cinquante-deux... instinctivement nous rejetons nos jambes en arrière, nous sommes étendus sur le ventre, mais la poitrine encore dressée... cinquante-huit, cinquante-neuf, soixante... La minute ! Et notre front heurte le sol.

Nous voici allongés sous cette presse géante, n'ayant plus la place ni de nous retourner, ni de faire un mouvement, plaqués contre terre, tels que l'ordre nous en avait été donné.

Alors le bruit du mécanisme s'arrête et un grand rire éclate :

— Eh bien, chiens ! nous y sommes — dit la voix de l'Eprouvette — il ne vous reste plus qu'à aboyer !... allez-y !

Nous nous demandons s'il parle sérieusement ou s'il s'agit d'une de ces ironies à bon marché que l'on jette aux vaincus, quand leur soumission est complète.

Mais décidément, l'Eprouvette n'est pas démon à parler pour rien :

— Je vous ai donné l'ordre d'aboyer !

Le souffle de Perguet se fait plus

court encore. Je l'entends qui cherche sa respiration. Puis il lance :

— Aboyez vous-même !

— Imbéciles !

L'insulte de l'Eprouvette s'éternise dans un étrange écho. Puis quand elle s'est complètement tue, le ronronnement du mécanisme moud à nouveau le silence.

Nous sentons s'appesantir sur nos reins, nos jambes, notre nuque, l'épouvantable pression. Notre souffle nous racle la gorge ! L'espace où le moindre geste nous est interdit se réduit encore. C'est comme un étai qui me serre les tempes. J'ai l'impression que ma poitrine et ma tête vont éclater. Mes veines se gonflent et il me semble que mon sang bout.

Je sais que la masse descend toujours, je le sais mais je ne la sens plus. Mes oreilles bourdonnent, je ne respire que par petits à-coups rapides, je suis au bord de l'évanouissement et je me demande si, pour Perguet, ce n'est déjà pas chose faite.

Alors, comme au travers d'une épaisse cloison, j'entends s'élever une voix de cauchemar, une espèce de plainte rugueuse, d'abord grave, puis montant

progressivement jusqu'à l'aigu, comme un chien qui hurle à la mort.

Puis le cri recommence une fois, deux fois... dix fois..., à chaque fois de plus en plus bref.

Alors, dans une demi-inconscience, je finis par comprendre que c'est Perguet qui aboie.

Instinctivement, je l'imité.

Et ce duo monstrueux d'hommes transformés en chiens consacre enfin la victoire de l'Eprouvette.

Son rire nous cingle le tympan.

Et tandis que nous continuons à aboyer, mon cerveau fait des efforts désespérés pour s'agripper au bord de cet abîme qui s'appelle :

LA FOLIE !

(A suivre.)

LA SEMAINE PROCHAINE :

“L'ÉPREUVE DE LA NUIT”

Écoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

veloppe et nous n'entendons plus que le souffle de notre respiration douloureuse et notre cœur battre à se rompre. La lumière s'est graduellement atténuée. De blanche à hurler, elle est devenue presque pénombre.

Perguet et moi, nous nous regardons. Aurions-nous gagné ?... Notre obstination aurait-elle été payante ? L'Eprouvette n'aurait-il voulu que nous contraindre par la peur ?

Un espoir immense nous gonfle le cœur. Nous nous apprêtons déjà à relaxer la tension de nos membres et de notre cerveau, quand nous nous rendons compte que rien n'est terminé. Le plafond imperturbablement poursuit sa lente progression, et sans l'avoir voulu, nous courbons l'échine.





Michel TANGUY



DESSINS : UDERZO

TEXTE : J.M. CHARLIER

RESUME. — Un jet inconnu a descendu successivement Darnier et Saint-Hélier, au-dessus de l'Atlas, alors qu'ils recherchaient le point de chute d'une fusée secrète.

B'EN DÉCIDÉ À NE LAISSER SURVIVRE AUCUN TÉMOIN DE LA BRÈVE TRAGÉDIE QUI VIENT DE SE JOUER, LE JET MYSTÉRIEUX, PLONGE EN EFFET VERS SAINT-HELIER, MAIS GÊNE PAR LA PROXIMITÉ DU SOL, IL NE PEUT AJUSTER CORRECTEMENT SON TIR... ET...



pour maman



FÊTE DES MÈRES

29 mai

les cadeaux les plus chics



pour toutes les tirelires



BIJOUTERIE - ORFÈVRE - OBJETS DE FANTAISIE

Jeunes "PILOTES", choisissez le cadeau de votre maman sur le "jeu de l'oie" ci-dessus. En allant le chercher, ne manquez pas de vous munir de ce numéro qui vous fera réserver le meilleur accueil.



UNE RÉALISATION
DE C. L. BRAGAGLIA

avec
Annibal Victor Mature.
Fabius Maximus, Gabriele Ferzetti.
Silvia, sa nièce... Rita Gam.
Quintilius Mario Girotti.
Asdrubal Rik Battaglia.
et
Donila Milly Vitale.
Une production LIBER-FILM distri-
buée par COLUMBIA.

Les troupes d'Annibal arrivent aux Alpes.



A Rome, l'inquiétude est grande. Les sénateurs examinent la situation.

QUAND LES MARCHAIENT SUR



Fabius Maximus essaie, mais en vain, de faire entendre raison aux membres du Sénat.



Annibal, sentant la victoire proche, met ses plans au point.



L'arme secrète d'Annibal : son troupeau d'éléphants auquel rien ne résiste.

LES réalisateurs italiens ont été, de tout temps, des spécialistes de la grande mise en scène, que ce soit pour les Jeux du Cirque ou, à une période beaucoup plus proche de nous, pour le cinéma. Lorsque celui-ci était encore muet, ils nous donnèrent des films historiques avec des décors immenses et de vastes mouvements de foule, tels que « Cabiria » et la première version filmée des « Derniers jours de Pompéi », qui sont devenus des classiques. La technique se modernisant sans cesse, les possibilités sont devenues plus intéressantes et le grand écran et la couleur naturelle, qui vont se perfectionnant, leur ont apporté des moyens d'expression absolument uniques.

L'Histoire Romaine leur fournissant mille prétextes à grandes chevauchées, combats de galères, rencontres sanglantes sur les champs de bataille, nous avons ainsi découvert les visages des grands héros de la Rome antique. Aujourd'hui, c'est Annibal, le conqué-

rant carthaginois qui ébranla le vaste empire et menaça la puissance de Rome, qui nous est présenté sous les traits vigoureux de Victor Mature.

UNE IMMENSE FRESQUE HISTORIQUE

Le film, réalisé par C. L. Bragaglia, d'après un scénario d'Octave Poggi, adapté par A. Continenza, nous entraîne, à la suite du célèbre capitaine, depuis le mémorable passage des Alpes, jusqu'aux portes de la grande ville. Nous allons d'un camp à l'autre, assistons aux entretiens des chefs militaires des deux armées, aux réunions du Sénat romain. Nous voyons les deux adversaires, Annibal et Rome, se guetter, cherchant l'occasion de frapper pour obtenir la victoire ou empêcher la défaite. Annibal hésite au dernier moment et ce temps d'arrêt lui enlève toutes les chances de triomphe final. Il lève le camp, regagne Carthage avec ses armées, mais n'en demeure

pas moins un des plus illustres capitaines de tous les temps.

Les scènes grandioses se succèdent sans répit dans le film en Eastman-color et en Supercinéma.

C'est le fameux passage des Alpes, pour le tournage duquel on a engagé les éléphants pensionnaires de trois des plus grands cirques italiens.

Il y a aussi un extraordinaire moment, celui de l'arrivée des hordes carthaginoises dans la plaine du Pô et la bataille de Cannes, à l'issue de laquelle Annibal ne sut ou ne voulut pas profiter de sa victoire sur les légions romaines.

UN EFFORT ARTISTIQUE CERTAIN

Dans ce film évoluent plusieurs milliers de figurants, fantassins ou cavaliers. Pour les vêtir, un spécialiste, M. Bertolini-Salimbeni, a entrepris, dans les archives de la ville de Florence, des recherches qui lui ont de-



Annibal défie l'un de ses officiers qui doute de ses capacités.



Annibal a triomphé à Cannes ; le fils de Fabius est parmi les morts.



Silvia, suspectée d'avoir trahi Rome, s'est



Silvia et son cousin sont prisonniers des Carthaginois.



Les hordes carthagoises déferlent sur l'Italie.

ÉLÉPHANTS D'ANNIBAL LA VILLE ÉTERNELLE



Les deux armées sont face à face à Cannes. Annibal explique à ses compagnons son plan de bataille.



Les éléphants, libérés par une main criminelle, se répandent dans le camp.

mandé plus de onze mois d'efforts et de patience. Les décors, tels que le camp carthaginois, sur les rives du Pô, le Sénat romain, la riche demeure de Fabius Maximus, ont été dressés d'après les maquettes fidèlement exécutées par C. Gentili.

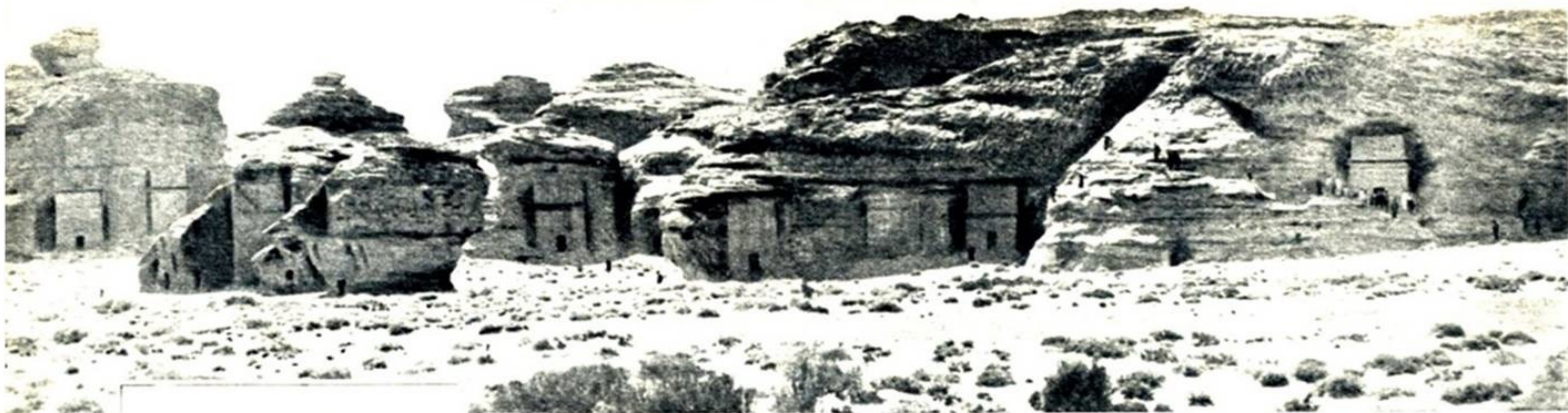
Enfin, une excellente distribution, comprenant plusieurs grands noms du cinéma italien, encadre Victor Mature. On y retrouve notamment Rita Gam et Milly Vitale, les deux vedettes féminines, et Gabriele Ferzetti, Mario Girotti et Rik Battaglia.

« Annibal » est un film fidèle qui vous fera connaître un épisode de l'Histoire de Rome.

En dépit de la neige qui tombe par rafales, des précipices qui bordent les sentiers de montagnes, les éléphants franchissent les Alpes.



empoisonnée pour ne pas survivre à sa honte.



C'est dans ce pays à la fois grandiose et sévère que se déroula l'épopée de Lawrence, qui fut surnommé le « vizir aux cheveux pâles ».



Ce dessin nous montre Lawrence, jeune, à l'époque de sa grande aventure d'Arabie. Il porte le costume de La Mecque, qui lui permettait de passer inaperçu parmi les Arabes.

LAWRENCE D'ARABIE

LES 7 PILIERS DE LA SAGESSE

Thomas Edward Lawrence est né en 1888, à Portmadoc, dans le Pays de Galles, d'un père anglais et d'une mère née aux Hébrides, mais d'origine scandinave, qui, à l'âge de 70 ans, se fit missionnaire et partit pour la Chine.

T. E. Lawrence, dès l'école, ne put se plier à aucune discipline.

Passionné d'archéologie, il fit de nombreux séjours en France, termina ses études à l'Université d'Oxford et prépara une thèse : « L'influence des croisades sur l'architecture militaire de l'Europe au Moyen Age ». En 1909, il résolut d'aller en Syrie. Il savait l'arabe et, pour ses dernières vacances, il circula pendant quatre mois, à pied, de douar en douar, apprenant tous les dialectes.

Ce furent ensuite les aventures racontées dans son énorme ouvrage : « Les sept piliers de la sagesse ».

Après l'Arabie, revenu à Londres, Lawrence se fit diplomate et essaya — mais en vain — de faire accorder, par le traité de paix, à Fayçal et aux Arabes, la création d'un Etat arabe.

Lawrence, ulcéré, rendit ses galons, reprit du service comme simple soldat, sous des pseudonymes, et rentra ensuite dans la vie civile, vivant en ermite dans sa résidence de Clouds Hill, près de Moreton, dans le Dorset. Blessé dans un accident de moto, il mourut après une longue agonie.



Le grand chérif Hussein devint roi du Hedjaz.



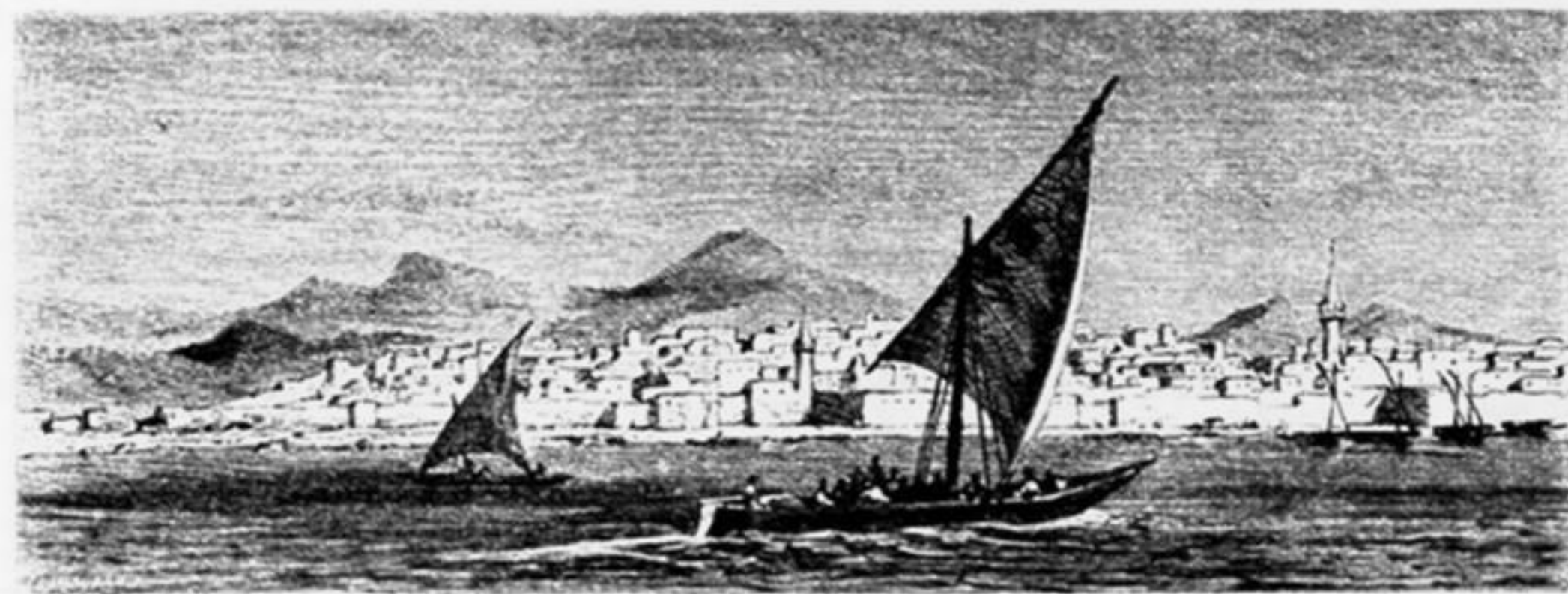
L'émir Fayçal, roi d'Irak en 1922.



Les deux cartes (ci-dessus et ci-contre) indiquent les itinéraires suivis par Lawrence, de Damas à La Mecque.



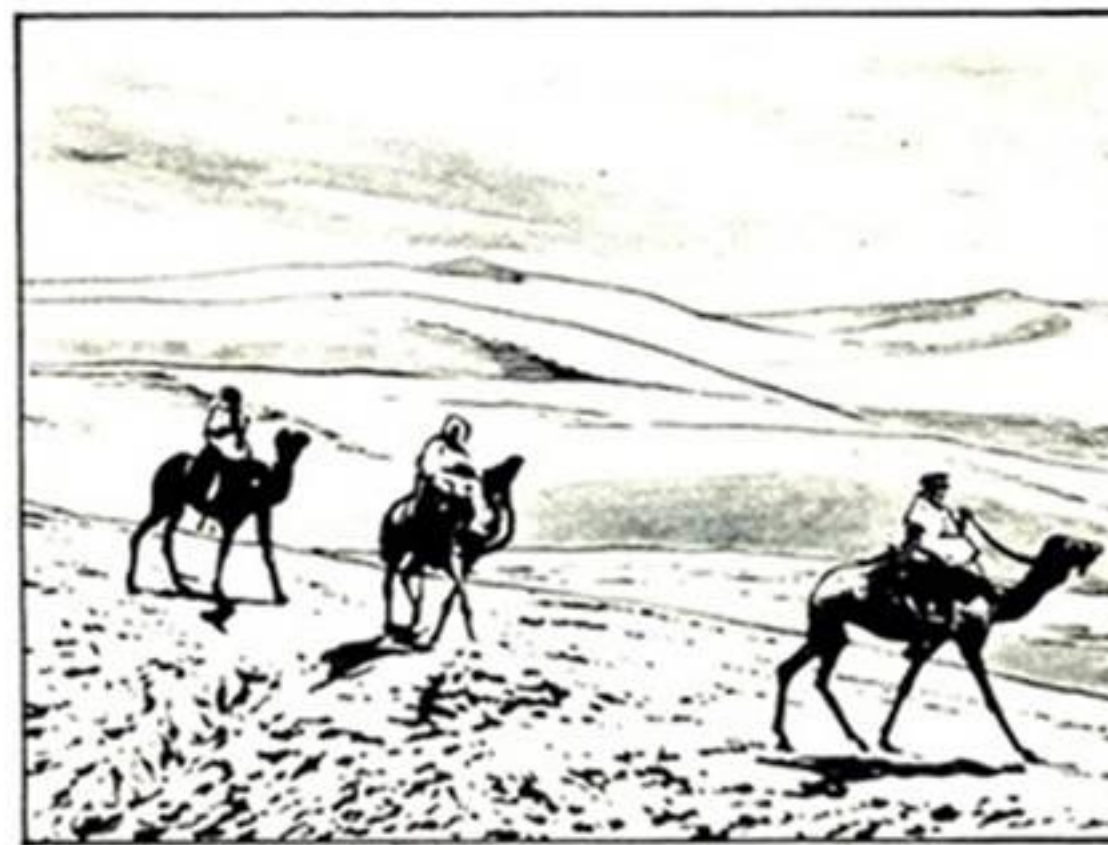
Djeddah, petit port de La Mecque sur la mer Rouge. C'est de là que le capitaine Lawrence entreprit son aventure.



Un petit paquebot, armé en guerre, le « Lama », venant de Suez, jette l'ancre en rade de Djeddah, port de La Mecque, sur la mer Rouge. Un officier anglais en débarque, c'est le capitaine Lawrence qui entreprend sa grande aventure. Décidé à utiliser la révolte des Arabes contre les Turcs, Thomas Edward Lawrence a deux objectifs immédiats : tracer un plan d'ensemble pour coordonner les efforts des révoltés et trouver un chef capable de cristalliser la révolte et de la mener jusqu'à son dénouement.



A Djeddah, il rencontre Abdullah, le fils aîné du chérif Hussein, l'instigateur de la révolte. Mais Abdullah est trop futile. Le vieux Hussein a lui-même des satisfactions enfantines. Ne téléphone-t-il pas de La Mecque à Djeddah pour faire entendre par récepteur à Lawrence stupéfait le concert donné par un orchestre turc prisonnier ? Bien mieux ! le lendemain, ces mêmes musiciens, ayant gagné Djeddah à marches forcées, donnent une aubade aux hôtes du chérif. Mieux vaut chercher ailleurs...



Ali et Zeid, deux autres fils d'Hussein, malgré leur charme, sont aussi incapables qu'Abdullah au rôle de chef. On ne peut plus compter que sur le quatrième frère, Fayçal. Lawrence met un caftan sur son uniforme, et, accompagné de deux guerriers silencieux, Tafas et Abdullah, il s'élance dans le désert. C'est pour Lawrence une excellente école de perfectionnement dans l'art délicat de monter un dromadaire. Et après plus de 100 milles (plus de 160 kilomètres), c'est enfin Hamra et le camp de Fayçal.



Une maison longue et basse. Une cour intérieure. Et dans l'encadrement d'une porte, un homme à barbe noire, les mains croisées sur un poignard. Du premier coup d'œil, Lawrence comprend qu'il a trouvé « le chef qui dresserait la révolte arabe en pleine gloire ». « Comment trouvez-vous notre camp ? » demande Fayçal. « Superbe, mais loin de Damas », réplique Lawrence. (Damas, c'est le but suprême qui doit consacrer la victoire.) Les deux hommes, d'un coup, se sont compris. Ils sont unis pour la vie.



Fayçal n'a eu aucun mal à faire accepter à Lawrence un superbe costume de La Mecque, robes et voiles de soie, plus pratique sur le dromadaire et dans le désert, et plus utile pour se confondre avec ses compagnons d'aventure. La principale occupation de Lawrence va être de retenir le plus possible les troupes turques, en coupant de temps à autre la voie ferrée sans interrompre tout à fait le trafic pour faire perdre du temps à l'ennemi. C'est à la dynamite que Lawrence va travailler et initier ses Arabes.



Cette guérilla commence à porter ses fruits. Les Turcs sont si occupés dans le désert qu'ils ne peuvent envoyer des renforts à l'armée qui lutte contre les Anglais dans le Sinai. La première grande victoire est la prise du port d'Akaba. Notre héros arrive dans les décombres de la ville. C'est alors qu'il ressent tous les ailes de ces batailles du désert. Deux mille cinq cents guerriers et sept cents prisonniers, même habitués à la frugalité, cela mange. Il faut à tout prix qu'un navire anglais ravitaill Akaba.



Huit hommes et Lawrence sont partis à travers 150 milles de désert (plus de 240 kilomètres). Shatt, sur le canal, face à Suez, c'est encore le désert. La peste a éclaté et le poste a été évacué. Le téléphone fonctionne. Lawrence appelle Suez. Personne ne veut se charger d'envoyer un bateau. Il tempête, jure. Enfin, un standardiste compréhensif le dirige sur l'Embarcation Office. Un canot vient le prendre. A Suez, il se plonge dans un bain chaud, absorbe les boissons fraîches dont il rêve depuis des jours.



Muni de billets et d'un laissez-passer spécial, Lawrence, toujours habillé en Arabe, prend le train pour Le Caire. Sur le quai d'Ismailia, un amiral et trois généraux font les cent pas. Un petit homme maigre (il pèse 45 kg), en costume de La Mecque, regarde impassible. Le général Burmester, accroché par le regard, s'étonne. Lawrence se présente et raconte l'aventure d'Akaba. Il réclame le bateau. Burmester, passionné, accorde tout. Le « Dufferin » part le jour même pour Akaba avec de la farine et de l'argent.



Au « Dufferin », devaient succéder d'autres convois, chargés d'armes, de munitions, et encore de vivres et d'argent. Lawrence entreprend alors, sur la ligne de chemin de fer, un sérieux travail de démolition, dont voici un épisode. « La voie traversait une dépression sur un haut remblai avec un petit pont à deux arches pour l'écoulement des pluies. La mine serait placée au-dessus d'une arche du pont. Un éperon rocheux dominait la situation. C'était là une position idéale pour nos mitrailleuses et nos canons... »



Lawrence, selon son habitude, s'occupa de poser l'explosif et de fixer les fils reliant le détonateur à l'exploseur. Mais les empreintes étaient visibles sur le sable fraîchement remué pour enterrer les fils. Il fallait bloquer ceux-ci avec des pierres, camoufler le tout, tamponner les traces avec un sac rempli de sable pour obtenir une surface régulière ; enfin, avec un soufflet et son manteau balancé comme un large éventail, Lawrence simulait la douce égalisation du vent. L'ensemble du travail demanda cinq heures.



Un train se présenta. Il s'arrêta d'abord dans la petite gare d'Hallat-Ammar, puis s'ébranla dans la direction du pont. Deux locomotives le tiraient. Dix wagons clos étaient remplis de soldats turcs. Lorsque les roues motrices de la seconde locomotive atteignirent le pont, Lawrence leva le bras. « Un grondement prodigieux éclata aussitôt et la voie disparut derrière une colonne de poussière et de fumée noire... Une roue entière de locomotive tourbillonna... et retomba lentement, lourdement dans le désert... »



Les Turcs sautaient pour gagner l'abri du ballast. Les mitrailleuses et les canons de la petite troupe de Lawrence encerclèrent le lieu du désastre. Les Turcs survivants s'enfuirent épouvantés. N'y tenant plus, les Arabes s'élancèrent sur le train et le pillage commença. La bataille avait duré dix minutes. Mais il fallait craindre le retour des forces turques. Lawrence fit sauter la première locomotive et s'occupa de mettre de l'ordre. La voie était jonchée de tapis, de vivres et de toutes sortes d'objets divers.



Les Arabes, enragés à la vue de toutes ces richesses, chargeaient les chameaux qui leur tombaient sous la main. Dans l'avant-dernier wagon, était assise une grande dame arabe, très vieille et très agitée. Lawrence la calma. C'était une vieille amie de Fayçal. Trop infirme, elle ne pouvait suivre le raid. Les Turcs s'en occuperaient. Elle n'aurait aucun mal. Et l'on chargea le câble, les mortiers et les mitrailleuses en hâte, car déjà les Turcs revenaient en nombre. On dénombra quatre-vingt-dix prisonniers militaires.



Enfin, le but tant attendu est atteint : les troupes alliées font leur entrée dans Damas et naturellement, Lawrence est convié à cette cérémonie. Une « foule solide » emplit rues, balcons, toits. Cependant, Lawrence pense à autre chose. Il va vers la caserne turque et y trouve la désolation et le choléra, prend des mesures énergiques, fait emporter les malades, enterrer les morts, nettoyer les salles et les corridors. Et finalement se fait injurier et gifler par un major anglais. La mission de Lawrence est terminée.



Lawrence avait lutté pour la création d'un Etat arabe. Le Foreign Office ne reconnut aux Arabes que le titre de « belligérants ». Lawrence avait gagné une bataille, mais il avait perdu « sa » guerre. Il demanda au général Allender la permission de s'en aller. Et, dans le soir de Damas, il écouta l'appel à la prière : « Dieu seul est grand... Venez à la paix. Dieu seul est grand ; il n'y a de Dieu que Dieu », et le muezzin ajouta, ce soir-là : « Et il est très bon pour nous en ce jour, ô peuple de Damas ! »

JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Jacques Le Gall a failli périr dans un attentat. Il prévient les gendarmes qui enquêtent.

contre

CHACUN RELATE L'ACCIDENT AUX GENDARMES

VOUS VENONS DE VIVRE DES MOMENTS ÉPOUVANTABLES, BRIGADIER. FIGUREZ-VOUS QU'AU MOMENT OÙ VOUS ARRIVIEZ, ALBERT ET LE JARDINIER REMONTAIENT AFFOLÉS DU FOND DU PARC, EN APPELANT AU SECOURS.



IL Y A UN QUART D'HEURE, EN FAISANT NOTRE TOURNÉE, NOUS AVONS TROUVÉ LA TENTE DE CE JEUNE HOMME ÉCRASÉE PAR LA CHUTE DU GROS ARBRE DE LA CLAIRIÈRE... NOUS LE CROYONS BROyé EN DESSOUS ET NOUS VENIONS CHERCHER DE L'AIDE POUR DÉPLACER LE TRONC...



DAME!... IL PÈSE DES TONNES... ÇA DEVAIT ARRIVER... L'ARBRE ÉTAIT POURRI JUSQU'AU CŒUR!...



IL PARAÎSSAIT ENCORE TRÈS SOLIDE... JE N'IMAGINAI PAS QUE CET ARBRE FÛT SI DANGEREUX. SINON JAMAIS JE N'AURAIS LAISSÉ CE JEUNE HOMME S'INSTALLER DANS LA CLAIRIÈRE...



CE TYPE VA AU DEVANT DES QUESTIONS EMBARRASSANTES!... IL EST DÉCIDÉMENT TRÈS FORT...



EH BIEN, RÉJOUISSONS-NOUS QUE CE JEUNE HOMME NE SE SOIT PAS TROUVÉ À L'INTÉRIEUR, CECI DIT, CETTE CHUTE N'EST-ELLE PAS ÉTRANGE?... LE VENT N'ÉTAIT GUÈRE VIOLENT, LA NUIT DERNIÈRE...



JE PENSAIS COMME VOUS, BRIGADIER... MAIS EN EXAMINANT L'ARBRE, JE ME SUIS RENDU COMPTE QU'UN LÉGER CHOC A SUFFI POUR L'ABATTRE!...



C'EST UN DÉBRIS DE DÉTONATEUR RAMASSÉ PAR JACQUES LE GALL AU PIED DU TRONC DÉRACINÉ...



VOYONS, BRIGADIER... CES SOUPÇONS SONT RIDICULES... JUSQU'À HIER, NUL ICI, À PART MÊME LA COMTESSE, N'AVAIT JAMAIS VU LE GALL, AUPARAVANT. QUI DONC POURRAIT AVOIR INTÉRÊT À TUER LE GALL, ET POURQUOI?



DEUX MOTS EN PARTICULIER, BRIGADIER! N'AVEZ-VOUS PAS ENVISAGÉ L'HYPOTHÈSE D'UNE MISE EN SCÈNE? SI JACQUES LE GALL AVAIT ORGANISÉ CE PSEUDO-ATTENTAT DE TOUTES PIÈCES?...



SUPPOSEZ QUE JACQUES LE GALL AIT VOLÉ LE LINGOT D'OR QUI A DISPARU ET DONT NOUS AVONS RETROUVÉ L'EMBALLAGE PRÈS DE SON CAMP, LE PLUS SÛR MOYEN POUR DÉTOURNER DE LUI LES SOUPÇONS N'EST-IL PAS DE FAIRE CROIRE À L'EXISTENCE DE MYSTÉRIEUX INCONNUS QUI LE MENACENT ET QUI POURRAIENT ÊTRE LES VOLEURS?



HUM... D'APRÈS VOUS LE GALL AURAIT FAIT TOMBER LUI-MÊME L'ARBRE SUR SA TENTE POUR ACCRÉDITER SON HISTOIRE?... COMMENT SAVOIR?... FFFF... CETTE AVENTURE FINIRA PAR ME RENDRE FOU!...

LES GENDARMES ONT REPRISSÉ LEUR ENQUÊTE MAIS AU BOUT DE LA MATINÉE...



RIEN... NOUS N'AVONS PAS PROGRESSÉ D'UN POUCE, PAS PLUS EN CE QUI CONCERNE LA DISPARITION DU LINGOT QUE POUR CE QUI EST DES ATTENTATS CONTRE JACQUES LE GALL!...



SI LES ÉVÉNEMENTS FANTASTIQUES QUE LE JEUNE LE GALL PRÉTEND AVOIR VÉCUS SE SONT RÉELLEMENT PRODUITS... IL DOIT EN SUBSISTER DES TRACES... PRÉVENEZ-LE DISCRÈTEMENT D'ÊTRE LÀ-BAS À 8 HEURES!



Grâce à « Pilote », depuis maintenant plus de trois mois, vous savez jouer au TOP ! TOTEM. Cet entraînement va vous permettre d'affronter avec d'autant plus de chances cette

4^e Épreuve du

"BREVET DE PILOTE"

patronnée par



TOP! TOTEM

LE PLUS BEAU JEU DU MONDE 1960

Attention ! Cette épreuve est ouverte uniquement aux détenteurs du carnet de bord.

Et maintenant, place aux trois problèmes que vous proposent aujourd'hui vos amis ANY du FAR WEST et BISON ARDENT, trois problèmes qu'il vous suffira de résoudre pour obtenir votre visa de parfait « Totémiste ». Bonne chance...

Vous disposerez vos réponses à ces trois problèmes sur une grande feuille (de préférence 21 x 27) avec beaucoup de soin et de clarté (pour répondre le mieux possible, vous pouvez vous inspirer des solutions des problèmes Top ! Totem données chaque semaine dans « Pilote » en page 31).

Vous n'oublierez ni d'inscrire sur votre feuille-réponse votre nom, votre adresse, le numéro de votre carnet de bord, ni de joindre à votre envoi une enveloppe timbrée à 0,25 NF portant également vos nom et adresse.

Vous avez jusqu'au mardi soir 24 mai à minuit (le cachet de la poste faisant foi) pour répondre à la

4^e Épreuve du Brevet de Pilote
TOP ! TOTEM
Journal « Pilote », 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e).

PROBLEME N° 1

PIETONS ROUGES = 11 - 45 - 46 - 58
CAVALIERS ROUGES = 15
PIETONS BLANCS = 21 - 22 - 35
CAVALIERS BLANCS = 61

La lutte est indécise. Any a déjà deux partisans hors jeu (21 et 22), parviendra-t-elle à sauver la situation ?...

On peut lui faire confiance... Bison Ardent sera vaincu !...
LES BLANCS JOUENT ET GAGNENT EN DEUX COUPS EFFECTIFS PAR 30 POINTS.

PROBLEME N° 2

PIETONS ROUGES = 22 - 31 - 39
CAVALIERS ROUGES = 15
PIETONS BLANCS = 43 - 47 - 59
CAVALIERS BLANCS = 33 - 71

Les rouges ressent groupés. Any, par contre, a lancé son attaque. Bison Ardent, à cheval au n° 15, jette un dernier coup d'œil sur les positions adverses avant de pousser son cri de victoire... car il va, en deux coups, retourner la situation.

LES ROUGES JOUENT ET GAGNENT EN DEUX COUPS EFFECTIFS PAR 10 POINTS.

PROBLEME N° 3

PIETONS ROUGES = 19 - 21 - 34 - 38
CAVALIERS ROUGES = 2 - 39
PIETONS BLANCS = 44 - 51 - 59
CAVALIERS BLANCS = 25 - 66

Les rouges ont amorcé un mouvement tournant qui semble déjà leur assurer la victoire. Any a regroupé ses forces et un de ses partisans est entré dans l'enceinte. Bison Ardent va-t-il resserrer son étreinte ? Non, Any a crié Youpie !... et la victoire change de camp !

LES BLANCS JOUENT ET GAGNENT EN DEUX COUPS EFFECTIFS PAR 30 POINTS.

Attention ! Cette épreuve n'est en aucun cas un concours de vitesse. Ceux qui y répondront les premiers n'en tireront donc aucun avantage ! Aussi nous ne saurions trop vous recommander de prendre votre temps pour répondre tout simplement... dans les délais !

Le jeu TOP ! TOTEM — exclusivité des « Productions POUSSY » à Enghien, Seine-et-Oise, — est en vente chez tous les détaillants de Jeux et Jouets, ainsi que dans tous les Grands Magasins.



Chers amis lecteurs de « Pilote »,
Merci et bravo pour la spontanéité de vos réponses à nos « S.O.S. » pour les animaux. Le lapin Serpolet, pour lequel nous vous avons lancé un appel, a déjà trouvé un maître, ainsi que les petits qu'il a mis au monde. Nous sauverons tous ensemble encore beaucoup d'animaux.
Vous tous, qui aimez les bêtes et qui voulez les rendre heureuses, inscrivez-vous sans plus tarder au « Club du Jeune Ami des Animaux » en m'écrivant aux bons soins du journal « Pilote », 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e).
Merci d'avance et très cordialement.

Jean-Paul

S.O.S. ENTENDUS



● René GROS, à St-Georges-Lagrie (Hte-Loire) :
J'aimerais prendre en charge la petite chienne caniche de sept ans...
● Daniel, Thérèse et Mireille ALAUDETTE, à Cornimont (Vosges) :
C'est la maman de jeunes Vosgiens qui vient s'offrir à adopter la chienne caniche marron, annonce n° 5... Les enfants seraient heureux de la posséder... Si la chienne était placée, je propose de prendre un autre petit chien...
● Mme VALLET, à Cerisy (Yonne) :
C'est au nom d'une petite fille de six ans que j'écris... J'ai vu dans « Pilote » l'annonce n° 5, concernant une chienne caniche marron. Nous serions heureux d'adopter cette petite bête... et nous pouvons te dire qu'elle serait heureuse...
« Pilote » transmet à Jean-Paul les trois demandes ci-dessus. Nous sommes certains qu'il s'ingéniera à donner satisfaction à tous.
● Lucien ANTOINE, à Fontaine-le-Port (Seine-et-Marne) :
Je vous envoie cette lettre pour vous demander de m'envoyer le chaton perdu (n° 3).

NOUVEAUX S.O.S.

N° 13. — Francis HERMANT, Bonneville-La Louvet (Calvados) :
N.B. Adresser nouveaux S.O.S. et toutes demandes à Jean-Paul, aux bons soins de « Pilote ».

Echangerait charmante tourterelle contre oiseau plus petit.

N° 14. — Refuge d'animaux du domaine de Charleville :
Mélissande, Abricot, Sirène, Ali Pacha, Fil de fer, César, Mambo, Petit Bidule, sont parmi les 80 abandonnés recueillis dans ce domaine. Chiens, chats, pigeons, souris, poissons, moutons, ânes, tortues, perruches attendent patiemment les bons cœurs qui les adopteront. Ecrire directement, 33, rue de la Princesse à Louveciennes (S.-et-Oise).

N° 15. — Claude HEYSCH, à Vincennes :
Doit placer très vite trois chats de trois semaines, deux cochons d'Inde angora femelles, deux poules cochinchinoises et une dizaine de pigeons. Bien entendu, il ne donnera ses animaux qu'à ceux qui lui promettent de les rendre très heureux, car il a gros cœur de s'en défaire.

N° 16. — Jean-Louis TOUMIT, à Ville-d'Avray :
Cherche à donner en garde, juillet-août, chien caniche un an et demi, région Versailles contre retribution convenable.

N° 17. — Les petits orphelins du Foyer CLAIR MATIN, à Vaugency (Rhône) :
Ils ont perdu, le samedi 16 avril, au Pègue, près de Valréas, leur petite chienne « Mowgli », toute noire, avec une petite étoile blanche au plastron. Poil très droit, court et brillant, oreilles cassées. Huit mois, très obéissante, adore les enfants...
« On n'a déjà plus notre maman ni notre papa et notre Mowgli était notre camarade à tous. Nous ferions tout pour retrouver notre amie... »
Merci à tous ceux qui aideront les enfants de « Clair Matin » à retrouver Mowgli.

ON NOUS DEMANDE...

N° D 1. — Gilles RETORET à Noyers-sur-Cher (Loir-et-Cher) :
Cherche caméléon à élever.

N° D 2. — François LECOMTE, à St-Gelais (Deux-Sèvres) :
Je suis polio des jambes depuis six ans et j'ai quinze ans. J'adore les bêtes... J'ai une folle envie d'avoir un singe ou un perroquet... Il est bien entendu que je prendrais tous les frais d'envoi à ma charge. Si tu avais aussi un teckel ou un basset (pas trop vieux) cela m'intéresserait...

Pour ta collection

Heller

LE VOILIER
ÉPERVIER

(Malle des Indes)

98
pièces

DEBUT DE LA SÉRIE "MARINE"

Heller les plus belles maquettes françaises

SOLUTION DES JEUX DES PAGES 18-19

MOTS CROISÉS

(1) Horizontalement : I. Cargaison. — II. Engins. — III. Non. — IV. Renom. — V. Raid. — VI. Alarme. — VII. Felonie. — VIII. Net. — IX. Oranges.
(2) Verticalement : 1. Clarté. — 2. Fer. — 3. Eta. — 4. Général. — 5. Anon. — 6. Long. — 7. Ignorance. — 8. Si. — 9. Marins. — 10. One. — 11. ME. — 12. NS. — 13. Ode.

JEAN-PAUL ROULAND A LA LOUPE

C'est sur les clichés 2 et 5 seulement que Jean-Paul Rouland est vêtu exactement de la même façon.

DUPONT-DURAND and Co.

M. Durand ment quand il prétend avoir entendu deux coups de feu. Cela voudrait dire, si c'était vrai, que les deux adversaires ont tiré l'un après l'autre. Or, le médecin-légiste est formel : il a constaté que tous deux étaient morts sur le coup. Ils n'ont donc pas pu tirer l'un après l'autre. Ou bien ils ont tiré tous deux en même temps (donc on n'a pu entendre qu'un seul coup de feu), ou bien M. Durand a peut-être tiré lui-même...

TOP ! TOTEM !

1^{er} coup : le cavalier rouge 55 va au 39 et dit : « Top ! » Oblige de le prendre, le piéton blanc 32 l'élimine et va au 46.

2^e coup : le piéton rouge 53 prend successivement les piétons blancs 46, 30, 28, 42 et 58.

Tous les piétons blancs sont donc éliminés sauf le 15 qui, de toute façon, est hors jeu parce qu'engagé trop en avant (il ne peut plus reculer pour entrer dans l'enceinte du Totem).

Donc les Indiens du camp rouge de Bison Ardent sont vainqueurs et, pour marquer 30 points, ils n'auront qu'à faire entrer leurs deux piétons 20 et 48 dans l'enceinte sacrée du Totem.

Pilote

SOCIÉTÉ D'ÉDITION PILOTE

Rédaction et Administration :
30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 19-10 - CENTRAL 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE

Directeur général : J. HEBRAND

Rédacteur en chef : R. JOLY

Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY

ABONNEMENTS

France et Communauté française	Étranger
3 mois... 9,80 NF	11,00 NF
6 mois... 19,00 NF	21,60 NF
1 an... 36,40 NF	41,60 NF

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

"SIREP", 35, avenue Wolvendael,

BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

6 mois... 216 FB

1 an... 416 FB

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés.

Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : ÉDIFRANCE,

30, rue Notre-Dame-des-Victoires,

Paris (2^e).

CENTRAL 12-75, 13-30, 16-99.

POUR DEMANDER VOTRE « CARNET DE BORD »

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

BREVET DE
"PILOTE"

29



ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Ernest a avoué qu'il avait averti la police de Vence à la demande d'Edith Jeanson. Le Tonneau décide de partir pour Vichy. Edith viendra aussi... prisonnière !

par St JULIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



(A suivre.)

Pilote

N° 30
19 MAI 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique 0,80 NF

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

En page 30

**QUEL TRAGIQUE MYSTÈRE
RECÈLENT LES RUINES
DE PIERRE-NOIRE ?**





PILOTE CONTRE LA CHASSE A COURRE

Regardez-la bien, cette photo. Vous, surtout, M. J. L., qui écrivez : « Vous allez trop loin, « Pilote », ce sont là affaires de grands ».

Regardez-la bien, cette photo, et vous comprendrez que vous ne pouvez pas avoir raison. Ivre d'aboiements, le cœur battant dans sa poitrine d'animal du Bon Dieu, avec, dans les yeux, toute la panique de la terre, il a couru dans la forêt pendant des heures. Et nous avons honte. Honte du chien qu'on a dressé à cette cruelle besogne. D'une rive du lac, il hurle sa rage. Honte de ces hommes qui, de l'autre rive, vont aller parfaire leur plaisir à coups de dague, sans se presser... car il ne faut surtout pas se presser, à la chasse à courre.

Des affaires de grands, dites-vous ? Mais non, M. J. L. ! C'est aussi, c'est surtout l'affaire des jeunes, hommes et femmes de demain, qui portent en eux ce que le monde aura de plus sage ou de plus fou, de plus sauvage ou de plus humain. Ils portent en eux l'avenir.

Comme c'est réconfortant ! Eux, les pas-grands, ils ont compris. Compris qu'entre le geste du chasseur qui abat son gibier en obéissant aux réflexes millénaires de la vie et la torture savamment calculée, la torture inutile, la torture sans risque que le veneur inflige à sa pauvre proie, il y a une frontière.

Au-delà de cette frontière, dans la forêt où le cerf va rituellement mourir, en parcourant le chemin de croix dicté par le bon plaisir de l'homme, commence la cruauté. Et l'on ne sait jamais où s'arrêtera la cruauté.

Ils sont formidables, les jeunes, M. J. L., car ils ont compris cela. Nous tenons déjà des centaines de lettres à votre disposition.

Votre fils est sensationnel, M. Cavalier, de Saint-Amand-de-Vendôme, qui nous écrit : « Joël a fait de son mieux pour défendre votre cause. Joël a 11 ans et il a passé sa journée du jeudi à marcher pour obtenir des signatures. »

Vous êtes formidable, Robert Ourseau, 3, r. de Neuilly, à Fontenay-sous-Bois, qui nous confiez :

« Dans le numéro du jeudi 5, j'avais lu votre appel. Je n'ai pas hésité. Le vendredi à 2 heures, j'avais déjà fait signer 57 personnes de mon école, y compris deux dames professeurs. Le soir, nous avons été, avec le cours complémentaire, au théâtre, et quand je suis revenu à la maison et que j'ai voulu faire signer papa et maman, je n'ai plus retrouvé le cahier de signatures... »

Rassurez-vous, Robert Ourseau, vos signatures ne sont pas perdues. En une journée, 57 personnes ont su, pendant une minute, à travers le cahier que vous leur tendiez, que quelque chose heurtait la raison et le cœur, dans les forêts toutes proches de votre banlieue. C'est très important.

Patience, Patrice Wallays, 16, r. de l'Arrivée, à Paris. Vous nous demandez : « Vous seriez bien gentil de me faire savoir si le brave docteur Méry a reçu le million de signatures demandées. »

Non, Patrice ! Nous n'avons pas fixé de date limite pour la collecte des signatures. Des centaines de listes nous sont déjà parvenues, cependant. C'est trop tôt, à notre avis. La chasse à courre dure depuis des siècles. On peut se donner plusieurs semaines, plusieurs mois même, pour lutter contre elle, pour mieux triompher.

NOTRE RENDEZ-VOUS DE JUILLET

Notre courrier nous permet de savoir que des milliers de lecteurs sont déjà en campagne. Qu'ils continuent, pendant des semaines s'il le faut, tant qu'il restera une signature à trouver. Qu'ils fassent succéder, dans notre boîte aux lettres, un cahier à un autre cahier. Et puisqu'il faut fixer une date, disons qu'après le 30 juin nous ferons le compte des partisans de

(Suite page 3.)

Pilote S'INTERROGE

POURQUOI LES FRANÇAIS ne gagnent-ils jamais le Tour d'Italie ?

LES trois derniers vainqueurs du Tour de France : Federico Bahamontes (1959), Charly Gaul (1958) et Jacques Anquetil (1957) ; le champion du monde en exercice : André Darrigade ; son prédécesseur : Ercole Baldini ; voici, entre autres, les champions qui viennent de prendre le départ, à Rome, du 43^e Tour d'Italie cycliste. Si l'on ajoute que Rik Van Looy, Brankart, Nencini, Defilippis, Elliott seront également de la fête, il s'avère que ce 43^e « Giro » réunira les plus grandes vedettes du cyclisme mondial. Seul le Tour de France, avec sa formule d'équipes nationales, peut faire mieux.

Dans la hiérarchie du sport cycliste in-

ternational, le Tour d'Italie occupe la seconde place, derrière le Tour de France, mais bien avant les autres tours nationaux et les grandes classiques en ligne. C'est une course qui n'est pas favorable aux Français : jamais un coureur de France n'a remporté la victoire.

« L'ANGE DE LA MONTAGNE » RÉGNE AU-DELA DES ALPES

Jusqu'en 1957, la participation française fut très réduite, les champions français limitant leurs incursions sur les routes

italiennes à quelques critères de fin de saison. De plus, pour les cyclistes français, le grand objectif demeurait le Tour de France, le « Giro » d'Italie était secondaire. Les quelques coureurs cyclistes français qui prirent part au Giro considéraient le Tour d'Italie comme une excellente épreuve de préparation pour le Tour de France et venaient en Italie pour se roder pour le Tour. Enfin il y avait aussi la présence des « championnissimi », Coppi et Bartali, qui rendaient impossible tout succès français.

En 1957, la situation changea et les coureurs français prirent au sérieux le Tour d'Italie. Les meilleurs résultats ont été obtenus par Louison Bobet, second derrière Nencini en 1957, et Jacques Anquetil, deuxième derrière Charly Gaul en 1959. Pourtant, Bobet comme Anquetil, porteurs du maillot rose, qui, en Italie désigne le leader, firent longtemps figure de vainqueurs possibles. En 1957, Louison Bobet perdit le « Giro » par la décision de Gaul qui se saborda, renonçant à la victoire en neutralisant Bobet. Le bénéficiaire de l'histoire fut le champion italien Gastone Nencini. L'an dernier, Jacques Anquetil, porteur du maillot rose, comptait plus de trois minutes d'avance sur le second au départ de la 21^e étape. Ce second s'appelait Charly Gaul et la 21^e étape se disputait dans les Dolomites avec, en particulier, l'ascension du col du Petit-Saint-Bernard. A l'arrivée de l'étape, le Luxembourgeois distançait le Français de plus de dix minutes. Une fois encore Charly Gaul, « l'ange de la montagne », avait dicté sa loi et, pour la seconde fois, Gaul remportait le Tour d'Italie.

4 ÉTAPES CONTRE LA MONTRE 4 CHANCES POUR ANQUETIL

En sera-t-il de même cette année ? Jacques Anquetil a bien l'intention de faire oublier sa défaite 1959, il veut être aussi le premier coureur français à inscrire son nom au palmarès du « Giro ». Pour cela, il dispose d'une très forte équipe comprenant, entre autres, son vieux complice André Darrigade, qui compte bien faire honneur à son maillot de champion du monde en s'affirmant le routier le plus rapide du peloton ; il y a également l'Irlandais Seamus Elliott, récent vainqueur du Grand Prix, Stan Ockers, le dévoué Belge Hilaire Couvreur, le solide Hollandais Stolcker. Quant au parcours, il comprend cette année quatre étapes contre la montre : sur le circuit de Sorrente (26 km) le 20 mai, en côte à Igéa (5 km) le 25 mai, en côte à Carrara (2 km 500) le 27 mai, à Milan (70 km) le 2 juin. Mais, une fois encore, c'est dans la grande étape des Dolomites, Trente-Bormio, le 8 juin, avec, en particulier, l'escalade du Stelvio (2.757 m d'altitude), que risque de se décider le Tour d'Italie.



LE MAILLOT ROSE NE SIED PAS A ANQUETIL

Le Giro 1960. Rome-Milan : 21 jours, 23 étapes, 3 503 kilomètres. Cinq coupures entre les arrivées du soir et les départs du matin : les transferts s'effectuent en autocar. A la 21^e étape du Giro 1959, (ci-dessus) Jacques Anquetil, qui allait perdre le maillot rose le soir même, peinait dans la montée, tandis que Charly Gaul, à sa gauche, montait « en danseuse » mais paraissait cependant plus à son aise.

ON CABLE A Pilote

LE PIANO INSONORE EST NÉ A TOKYO

GRACE au piano insonore, vous ne troublez plus le repos de votre voisin. Quantité de violonistes n'osaient plus s'exercer, car ils craignaient, pour le partenaire au clavier, les plaintes et les représailles des appartements contigus. La leçon de piano est un grave problème pour tout professeur à domicile, chacun le sait. Un instrument muet rendrait donc bien des services.

Il existe aussi des mélomanes, qui fongent sur les touches à toute heure du jour et de la nuit. Ils oublient totalement de se demander si le déferlement de leurs accords ne va pas réveiller les bambins d'alentour. Pour eux aussi, le piano muet...

Le piano insonore, appelé « pianet », a été inventé par Hachiko Suzuki. Un jour, il écoutait le reportage d'un match de baseball. Il avait son poste radio portatif, à transistor, avec écouteurs. L'idée de base du piano muet jaillit de là.

La seule différence d'aspect entre le « pianet » et le piano ordinaire est que le premier est muni au dos de deux haut-parleurs de 17 cm, et qu'il est équipé sur ses cordes d'un microphone condenseur auquel est relié un amplificateur. Le son

des haut-parleurs est réglable en intensité et le pianiste peut seul, avec les écouteurs, entendre la musique.

Le directeur de la maison Suzuki a révélé le prix de son « pianet » (75 touches). Il coûte 69 000 yens (environ 100 000 fr.), soit beaucoup moins qu'un piano ordinaire qui vaut 195 000 yens (environ 270 000 francs). Il reste cependant bien des points à perfectionner avant que la production se fasse en masse et que l'usine sorte cinquante à cent « pianets » par mois.



Ecouteurs aux oreilles, la jeune pianiste travaille son « morceau ». Personne d'autre n'entend s'il lui arrive de faire des fausses notes.

Voici l'installation qui permet une telle discrétion : à gauche, l'un des haut-parleurs ; en haut, à droite, l'amplificateur.

La leçon de piano ne gêne pas les télespectateurs



De la brousse du rio Tuira à la tour Eiffel L'INDIEN CHOCO A FRANCHI 2000 ANS EN 24 HEURES

Il y a un mois à peine, un homme à la peau bronzée (photo ci-dessus, à gauche), aux cheveux couleur de jais, au regard vif, se tenait, vêtu seulement d'un pagne, sur les bords d'une petite rivière, le rio Tuira, dans la jungle de la province de Dairen, au sud de l'Etat de Panama.

Aujourd'hui, ce même homme, vêtu à l'europpéenne, d'un costume sombre, d'une chemise claire, portant des souliers bas, se promène dans Paris où il découvre un monde nouveau qui l'intéresse, certes, mais ne le surprend pas (sur notre photo de droite, il examine le klaxon d'une auto).

Cet homme, nommé Guainéra, âgé de vingt-six ans seulement, est d'un caractère paisible, aimable et simple. Silencieux, il observe tout ce qui s'offre à lui et, rapidement, avec intelligence et subtilité, se fait une opinion qui, le plus souvent, ne manque pas de bon sens.

Nous avons rencontré, pour vous, Guainéra qui, un bon sourire sur les lèvres, nous a tendu la main. Parlant un peu l'espagnol, il nous a accueillis par ce seul mot : Amigo, que j'ai alors répété et cela nous a, aussitôt, mis, l'un et l'autre, en confiance.

UN HOMME DE LA NATURE

Guainéra est un Indien de la tribu des Chocos. Il mène là-bas, au fond de la jungle, une existence très simple. Sa case est élevée en bordure d'un petit cours d'eau, le Rio Tuira, dans lequel il pêche, au javelot, les poissons nécessaires à sa subsistance et à celle de sa famille. Les bananes qu'il cueille aux arbres proches complètent ses menus de tous les jours. Guainéra élève quelques porcs, va parfois à la pêche, surveille ses bananiers et, le reste du temps, flâne dans la nature et se repose. Car, pour lui, le travail est chose inutile, la Nature est si généreuse.

Robert Vergnes, explorateur français, spécialiste de spéléologie, entreprit, en 1956, en Amérique centrale, une première expédition. Il rencontra ainsi Guainéra, qui devint son ami. Au moment de le quitter, il lui dit :

— A mon prochain voyage, je t'emmènerai avec moi quand je partirai.

C'est pourquoi, aujourd'hui, en mai 1960, Guainéra est à Paris. En quelques heures, il a franchi en avion, à la fois, 10.000 kilomètres et 2.000 ans.

Guainéra a, brusquement, sans transition, découvert le monde civilisé. Nous avons pu bavarder avec lui grâce à Robert Vergnes (qui vient de publier aux Editions de Paris « Le Pays vierge »). Celui-ci nous a traduit ses brèves réponses et nous a fait connaître, plus en détail, ses impressions.

GEORGE FRONVAL :

L'avion vous a-t-il impressionné ?

GUAINÉRA :

Nullément !

ROBERT VERGNES :

Il a eu, avant de monter, une petite hésitation. Mais, lorsqu'il m'a vu m'y aventurer, il m'a alors suivi. Si j'y pénétrais, c'était parce que je m'y trouvais en sécurité.

G. F. : Le voyage était-il intéressant ?

G. : Oui... c'était curieux !

R. V. : De survoler les villes, les forêts et les océans, cela l'a tout d'abord surpris. Puis il en a pris l'habitude. Généralement, il ne s'attarde pas longtemps à la même chose. Ainsi la radio et le cinéma le passionnent, mais pour dix minutes seulement.

G. F. : Vous avez découvert l'automobile. Qu'en pensez-vous ?

G. : Intéressant.

R. V. : Il a cru, en voyant mon Aronde, que je l'avais fabriquée moi-même. Je lui ai expliqué le fonctionnement. Il a semblé comprendre. Ainsi, il sait fort bien où se trouve le klaxon.

UN JUGEMENT DECISIF

G. F. : Que pensez-vous de notre vie moderne ?

Guainéra sourit.

R. V. : Il trouve que l'on se fatigue trop. Chez lui, le travail est inutile. S'il veut pêcher, il s'aventure sur les bords de sa rivière,

lance quelques javelots et sa provision est vite suffisante. Avant-hier, tandis qu'il voyait, sur les bords de l'Oise, quelques pêcheurs « taquiner le goujon », il a souri. Pourquoi perdaient-ils ainsi leur temps ? Ne seraient-ils pas mieux étendus sur leurs lits, à l'ombre ?

G. F. : Vous avez visité le zoo, découvert des animaux inconnus. Cela vous a-t-il intéressé ?

Une lueur joyeuse brille dans les yeux de notre ami.

R. V. : Cette visite l'a enthousiasmé. Il a été surpris par le chameau, sur lequel il s'est promené, mais l'animal qui l'a le plus séduit fut le phoque. Il serait resté des heures entières devant la pièce d'eau à voir évoluer ceux de Vincennes.

G. F. : Et notre nourriture européenne, vous convient-elle ?

Guainéra fait la grimace.

R. V. : Le beefsteak-pomme frites ne lui plaît guère. Il a horreur de la viande saignante. Il préfère les poissons et surtout les fruits de sa brousse natale.

G. F. : Qu'avez-vous préféré dans Paris ?

Il fait un geste qui dessine notre tour Eiffel.

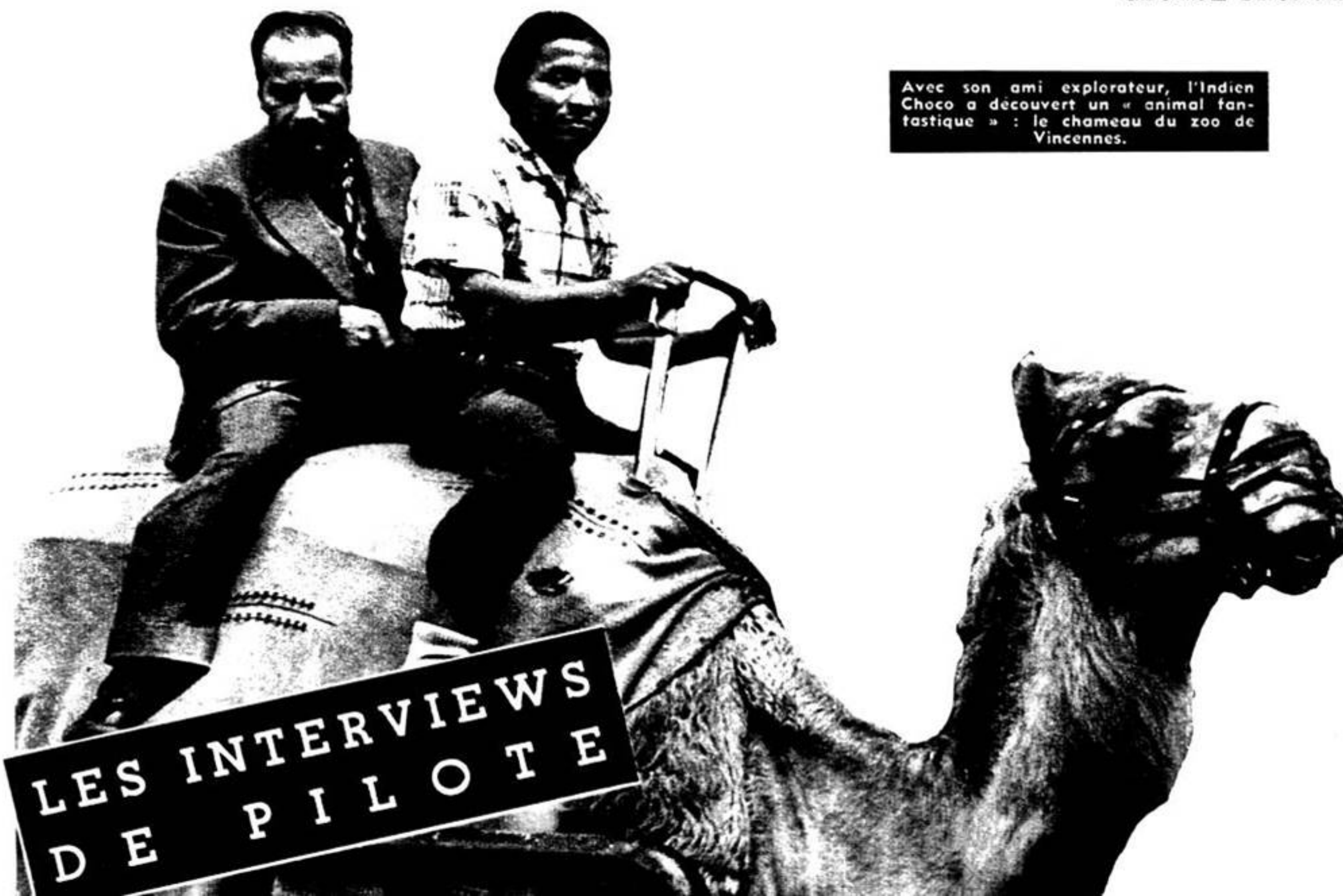
R. V. : Oui, nous sommes montés au premier. Il a voulu aller plus haut. Alors, nous avons pris l'ascenseur jusqu'au troisième étage. Si cela avait été possible, nous serions montés plus haut encore.

Notre ami indien est un bon observateur. Ce bond prodigieux qui lui a fait parcourir deux mille ans l'a beaucoup intéressé, mais il a gardé les pieds sur terre. Tout cela lui a paru captivant, mais, pour lui, inutile. N'a-t-il pas, là-bas, sur les rives du rio Tuira, tout ce qu'il lui faut ? Des femmes, des enfants, des poissons, des fruits et le soleil. Et aussi, le calme, la paix et la sérénité.

Guainéra est un sage. N'est-ce pas plutôt lui qui, au cours de cette brève rencontre, nous a donné une leçon ?

Propos recueillis par
GEORGE FRONVAL.

Avec son ami explorateur, l'Indien Choco a découvert un « animal fantastique » : le chameau du zoo de Vincennes.



LES INTERVIEWS
DE PILOTE

CHASSE A COURRE (suite)

notre campagne, des soldats de « notre guerre », la guerre d'une génération qui sait que l'« inhumain » peut commencer au creux du lac où le cerf, désespéré, s'offre enfin au délire de ses tortionnaires. Rendez-vous, donc, en juillet.

Ce que nous ferons de ces signatures ? C'est très simple... Avec le docteur Méry, nous les montrerons à tous les responsables des pouvoirs publics qui, de près ou de loin, règnent sur les forêts où sonne encore l'hallali. Il faudra bien qu'on nous entende, puisque nous serons un million.

Dites-nous donc combien vous serez pour défendre ce « sport », ami Bruno P... de Paris, qui avez la franchise de nous écrire :

« Je trouve que votre pétition contre la chasse à courre est tout à fait scandaleuse. Toutes les chasses à courre ne sont pas aussi douloureuses. Je suis un passionné de ce sport. Ce n'est pas parce que des bêtes sont maltraitées que toutes les chasses sont pareilles. Les cerfs sont très nuisibles aux cultures. Il n'est pas plus cruel de tuer un cerf à la dague que de tirer un faisan au fusil. »

Nous croyons sincèrement que vous avez tort, Bruno P... On abat un faisan. Un cerf, à la chasse à courre, on le persécute sciemment.

Nous vous le prouverons, que vous avez tort, Bruno P... Des centaines de milliers de jeunes sont lecteurs de « Pilote ». Que chacun d'eux nous envoie, selon le temps dont il dispose, cinq, vingt, cent signatures. Qu'ils se groupent entre eux pour les envoyer. Que les clubs « Pilote » entrent aussi dans « la guerre ». Et puis, enfin, nous obtiendrons peut-être votre signature, ami Bruno, la plus précieuse !

N.D.L.R. — Dans notre numéro 28, en page 3, nous avons indiqué comment devait se présenter le haut d'une feuille de pétition. Quelques lecteurs ont cru que nous leur demandions de remplir seulement les deux lignes par lesquelles nous figurions le début de la pétition. Ils nous ont donc envoyé deux signatures seulement. Ils peuvent, ils doivent faire mieux. Merci. Précisons également qu'il n'est pas nécessaire de découper le modèle paru dans le numéro 28. Il suffit de recopier le titre en haut d'une feuille ou d'un cahier : « PILOTE CONTRE LA CHASSE A COURRE », en prévoyant trois colonnes pour : 1° les nom et prénom ; 2° l'adresse ; 3° la signature.

P →

Les photos de ce numéro sont dues à : Holmes - A.F.P. - Press Sport - J.-P. Cuny - R. Ponthus - Service photo France-Soir - Ten Sirman Press - Parisien - Daniel Lefebvre.

ONLY ATTEND VOTRE VISITE !

Orly, ruche bourdonnante, bruisante et enfiévrée où 12 000 insectes humains s'affairent, jour et nuit, pour assurer le départ ou l'arrivée de l'un de ces avions qui, toutes les 6 minutes, roulent sur les pistes bétonnées...

Orly, ville hallucinante où se côtoient pilotes et mécaniciens, stewards, hôtes de l'air, ingénieurs et douaniers, contrôleurs-radar, policiers, cependant que les ravitailleurs d'essence déversent dans les réservoirs d'un « Boeing » étincelant ou d'une « Caravelle » nimbée d'azur des milliers de litres de carburant...

Orly, plaque tournante du monde, carrefour prestigieux où se croisent toutes les races, toutes les célébrités, toutes les vedettes internationales du sport et du cinéma, de l'art et de l'aventure...

ONLY ATTEND VOTRE VISITE !

A Orly, l'aéroport des as, où plus de 2 millions de passagers foulent annuellement le sol de ses aires cimentées, en faisant ainsi l'as des aéroports de l'Europe continentale...

A Orly où, chaque jour, 3 000 personnes, du haut des terrasses, assistent à ce prodigieux va-et-vient des véhicules de toutes sortes, au carrousel ininterrompu des plus beaux avions du monde roulant, volant, prenant leur essor dans le grondement des réacteurs...

VOUS IREZ, VOUS AUSSI !

Car vous ne pouvez pas être vis-à-vis de vos camarades, « celui qui n'a pas vu Orly ! ».

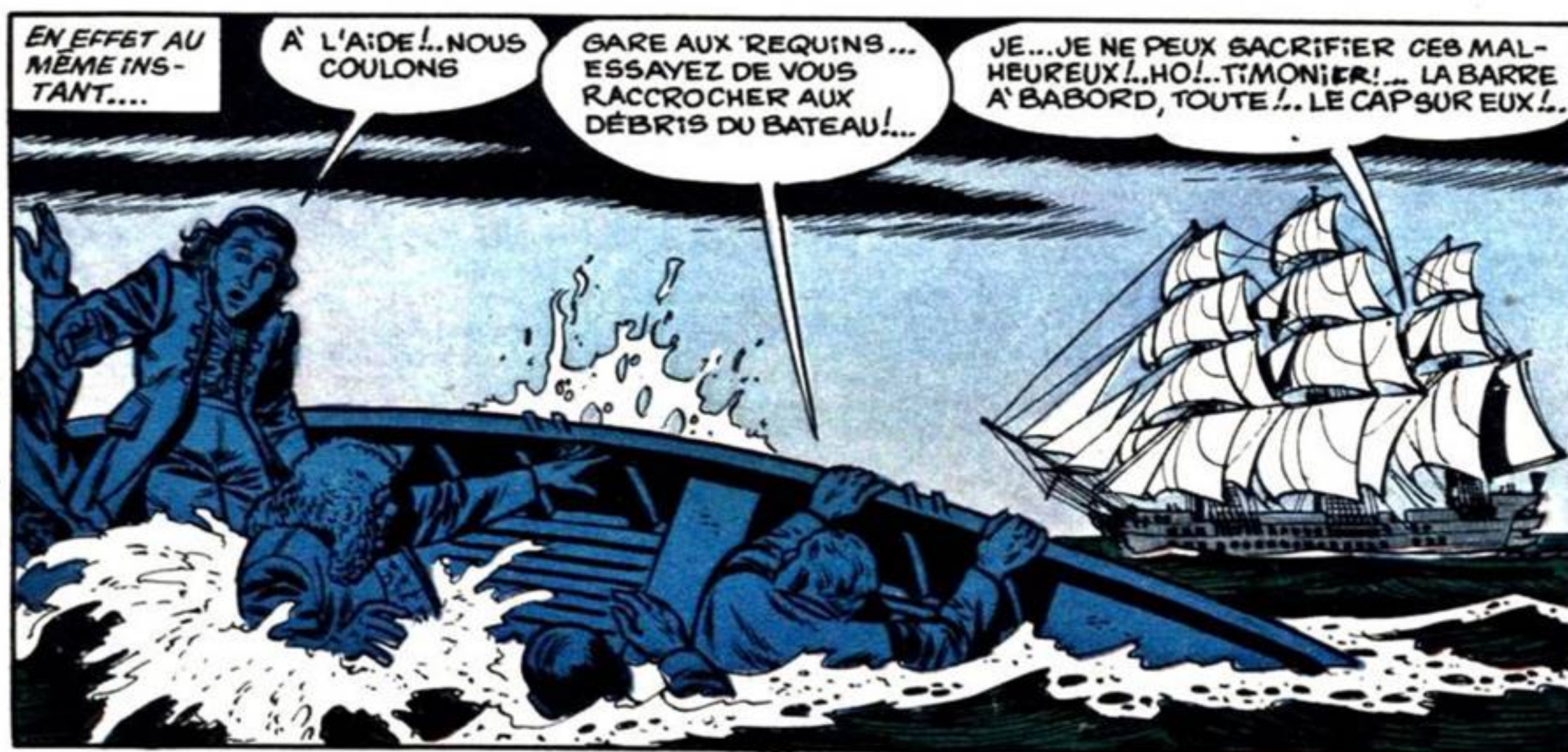
Pour assister au spectacle passionnant d'un grand aéroport moderne, pour visiter, en car spécial, sous la conduite d'un guide expérimenté, les installations surprenantes de cette cité pittoresque, pénétrer dans cet univers mystérieux, adressez-vous, pour tous renseignements — et pour recevoir gratuitement la notice des visites et les dépliants illustrés — à :

L'AÉROPORT DE PARIS

Service Commercial,

291, bd Raspail, 291, PARIS (14^e).
Tél. DAN. 10-00 ou 12-00. Poste 182.

Le DÉMON



des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

TEXTE: J.M. CHARLIER

RESUME. — Barbe-Rouge et ses pirates sont sur le point d'être rejoints par une frégate espagnole. Eric imagine alors d'abandonner les prisonniers dans un canot crevé pour retarder l'ennemi...

RALENTIR PUIS ARRÊTER LA COURSE DE LA FRÉGATE, DESCENDRE UN CANOT À LA MER, RECHERCHER PUIS REPÊCHER UN À UN LES NAUFRAGÉS DANS L'OBSCURITÉ, RECUEILLIR LA CHALOUPPE ET SES OCCUPANTS, RÉTABLIR LA VOILURE ET REPRENDRE LE BON CAP, TOUTES CES OPÉRATIONS ONT FAIT PERDRE AUX ESPAGNOLS UN TEMPS ÉNORME ET PRÉCIEUX QUE LE "FAUCON NOIR" A MIS À PROFIT POUR S'OCTROYER UNE AVANCE CONSIDÉRABLE

HA...HA...HA... ILS PEUVENT RENONCER À TOUT ESPOIR DE NOUS EMPÊCHER D'ATTEINDRE LES ÎLES GRENADINES!...

EN EFFET, LA FRÉGATE, QUI A REPRIS LA CHASSE, N'EST ENCORE QU'UN POINT SUR L'HORIZON, QUAND DEUX HEURES APRÈS L'AUBE...

HO!... DE LA DUNETTE!... NOMBREUSES TERRES DROIT DEVANT.

QUELQUES HEURES PLUS TARD...

VOICI L'ARCHIPEL!... NOUS SOMMES SAUVÉS ET C'EST À TOI QUE NOUS LE DEVONS, MOUSSAILLON!...

SE DÉFILANT DERRIÈRE LES HAUTES ÎLES BOISÉES DE L'ARCHIPEL, LE "FAUCON NOIR" EST RAPIDEMENT HORS DE VUE DE LA FRÉGATE ET C'EST SANS AUCUNE PEINE QUE BARBE ROUGE ACHÈVE DE SEMER SES POURSUIVANTS EN S'ENFONÇANT DANS LE DÉDALE DES GRENADINES.

CETTE NUIT, APRÈS AVOIR COMPLÉTÉ NOTRE PROVISION D'EAU, NOUS REPRENDRONS MON PLAN INITIAL ET NOUS REGAGNERONS NOTRE PORT D'ATTACHE EN DÉCRIVANT UN LARGE DÉTOUR. JE NE REGRETTE QU'UNE CHOSE: N'AVOIR PAS PU RÉGLER MES COMPTES AVEC CETTE CANAILLE D'ENRIQUE!...

ET DIX JOURS PLUS TARD, APRÈS UNE FIN DE TRAVERSÉE SANS HISTOIRE, LE BRICK ATTEINT ENFIN LA CRIQUE ISOLÉE OÙ S'OUVRE LE GOULET MENANT AU REPAIRE SECRET DES PIRATES...

HA!... ÇA FAIT RUDEMENT PLAISIR DE SE RETROUVER CHEZ SOI, MÊME QUAND ON RENTRE BREDOUILLE!...

J'ESPÈRE QUE CETTE AVENTURE T'AURA DISSUADÉ DE FAIRE DE MOI UN SAVANT?...

AU CONTRAIRE, MOUSSAILLON!... TU FAIS DÉJÀ UN MARIN PASSABLE, MAIS CE N'EST PAS SUFFISANT. JE VEUX QUE TU DEVIENNES L'ÉGAL DES MEILLEURS CAPITAINES POUR POUVOIR RÉGNER UN JOUR EN MAÎTRE SUR LES SEPT MERS!...

C'EST TOI QUI ME VENGES DE CETTE SOCIÉTÉ QUI M'A REJETÉ ET MIS HORS-LA-LOI. DE CETTE SOCIÉTÉ QUI ME TRAQUE ET QUE JE HAÏS PARCE QU'ELLE M'A REFUSÉ LES MOYENS D'ACCÉDER AUX TITRES ET AUX GRADES QUE JE MÉRITAIS. VOILA POURQUOI JE ME SUIS FAIT PIRATE.

MAIS...

CES MOYENS, TOI, TU LES AURAS. TU ACQUERRAS CETTE SCIENCE QU'ON M'A REFUSÉE À CAUSE DE MA NAISSANCE OBSCURE... ET TU T'EN SERVIRAS POUR LUTTER ET POUR DÉTRUIRE CETTE SOCIÉTÉ POURRIE!...

HA! HA! HA!... ET C'EST D'AUTANT PLUS DRÔLE QUE, PRÉCISEMENT, TU EN SORS!... AINSI MA VENGEANCE SERA TOTALE.

Pour recevoir
gratuitement
un
magnifique
cadeau...

à offrir
à ta maman

pour la
FÊTE DES MÈRES
(29 MAI)

Déchiffre vite
ce message...

Les auteurs des 100 premières
réponses (1 par département et
10 pour Paris) recevront un très
joli stylo "FLAIR-LADY JIF
WATERMAN" pour leur maman.

Chaque nombre représente une
lettre, les tirets séparent les mots.

7. 14. 10. 9. 20 - 4. 7. 20 - 2. 22. 16 -
12. 10. 7. 2. 22. 16 - 6. 1. 7. - 7. 4. -
6. 19. 10. 7. 20. 20. 7. - 20. 25. 10 -
25. 2. 7 - 14. 6. 10. 4. 7. - 12. 22. 20. 4. -
6. 3. 7. - 7. 4. - 7. 2. 13. 22. 9. 7. - 3. 6. -
6. - 26. 9. 23. - 24. 6. 4. 7. 10. 16. 6. 2. -

Concours Flair Lady
62, rue de Richelieu - PARIS (2^e)

Exemple : 7. 14. 10. 9. 20. = E C R I S
C'était la lettre C qu'il fallait deviner

Voici quelques chiffres que tu peux déjà
remplacer par les lettres correspondantes.
À toi de trouver les autres... :

| | | |
|--------|--------|--------|
| R = 10 | U = 25 | F = 23 |
| A = 6 | N = 2 | T = 4 |
| S = 20 | J = 26 | O = 22 |
| E = 7 | I = 9 | L = 3 |
| W = 24 | | |

FLAIR *Lady*
le stylo idéal pour le sac de maman

Modèle Bijou
plaqué or
19 NF

Modèle chromé
7,90 NF

Présentation en étui
cuir ou plastique

Jif
Waterman

LES RENDEZ-VOUS DE "PILOTE"



Ce dessin un peu désuet commémore une
autre victoire de Frantz et de Quenault.



Cette relique, à laquelle Frantz attache une
importance particulière, est un morceau de
l'hélice de l'avion abattu le 5 octobre 1914.

DANS son confortable appar-
tement situé près de l'Ecole
militaire, un aimable vieil-
lard me reçoit. C'est Joseph
Frantz... Mais qui, aujour-
d'hui, se souvient encore de lui ? Et
pourquoi Joseph Frantz eut sa grande
heure de célébrité. Il y a de cela 45
ans...

— Oui, il y a 45 ans... soupire Joseph
Frantz.

Puis il ajoute :
« Exactement le 5 octobre 1914, je
remportais la première victoire aérien-
ne de toutes les guerres. »

Et Frantz repart dans ses rêves et
ses souvenirs.

Tout enfant, Joseph Frantz était pas-
sionné de mécanique. Aussi, quand éclate
la guerre de 1914, Joseph Frantz qui,
depuis trois ans, était l'un des premiers



Un peintre ami du pilote a réalisé, sur les
indications de celui-ci, un tableau qui évo-
que fidèlement l'un des épisodes du combat.



C'est encore une relique, cette
photo : elle fut prise le jour
même de la bataille, au retour
de Joseph Frantz que l'on
voit ici à droite et de son
mécanicien et ami, Quenault.



Chez Joseph Frantz, l'homme qui remporta **LA PREMIÈRE VICTOIRE AÉRIENNE** **DE TOUTES LES GUERRES**



pilotes d'essai, est mobilisé comme sergent. Il fait équipe avec son mécanicien, Quenault. Or, le 5 octobre 1914...

Mais laissons-lui le plaisir de nous conter lui-même la grande aventure de sa vie.

— Notre avion, c'était un Voisin. Nous appartenions à l'escadrille V 24 qui était sous les ordres du capitaine André Faure. Notre taxi portait le numéro 89. Il était déjà célèbre à la base, mais enfin nous avions toujours pu, Quenault et moi, revenir à peu près entiers... Ce jour-là, nous rentrions d'une mission de bombardement. Quand je dis bombardement, il ne faut pas faire de parallèle avec les bombardements actuels. Nous, nous avions les bombes à lancer entre les jambes, et on les balançait à la main, par-dessus bord, en visant du mieux que nous pouvions.

» Enfin, tout s'était bien passé et on rentrait tranquilles. Il y avait bien deux mois que la guerre existait réellement et personne n'avait encore eu de combat aérien à son actif. A tout hasard, Quenault et moi scrutions l'horizon afin de voir si un appareil ennemi n'était pas dans les parages. Comme armement, nous avions une mitrailleuse Hotchkiss. Nous étions au-dessus de Reims, à environ 2 000 mètres, quand nous avons aperçu l'avion allemand. C'était un biplan, un Aviatik. J'ai mis mon Voisin en piqué, ce qui me permettait d'atteindre jusqu'à 130 km à l'heure. La distance qui nous séparait de l'Allemand diminuait rapidement, mais il nous aperçut avant que nous soyons à bonne distance pour ouvrir le feu. Grâce à une manœuvre, j'empêchai l'ennemi de regagner rapidement ses lignes, qui n'étaient pas loin, et le combat s'engagea à environ 1 000 mètres d'altitude. Arrivés à une cinquantaine de mètres de l'avion allemand, nous pûmes, Quenault et moi, distinguer à qui nous avions affaire. Dans l'Aviatik, il y avait deux hommes casqués de noir. Quenault avait déjà, depuis un bon moment, le doigt sur la gâchette de notre mitrailleuse, mais je lui fis signe d'attendre encore un peu. Je voulais que nous soyons vraiment très près afin d'être certain de la victoire. C'est l'Allemand qui ouvrit le feu avec une carabine à répétition. Il nous manqua. Je me mis dans l'angle mort de l'Aviatik, empêchant l'Allemand de tirer. Notre Hotchkiss cracha ses premières balles, coup à coup. Quenault tire... Mais l'on n'aperçoit aucun point d'impact sur la cible. Au bout d'une minute de bataille, mon mécanicien a déjà vidé tout son chargeur et l'Aviatik est toujours en l'air. Par deux fois, l'ennemi se dégage en piquant, par deux fois nous le rattrapons. Malgré les efforts désespérés que faisait le pilote allemand, il ne réussit jamais à m'empêcher d'être toujours derrière lui. Nous tirons à nouveau. Nous en sommes à la 27^e balle... et ça continue...

Joseph Frantz revit véritablement le récit qu'il est en train de faire. A l'aide de gestes, il mime la situation. Son front se perle de sueur.

— A la 47^e cartouche, la mitrailleuse s'enraya. Sans perdre son sang-froid, Quenault se mit debout malgré les terribles remous et entreprit de réparer. Avec calme, il commença à

démonter la culasse mobile. Mais à cet instant précis, notre sang se glaça dans nos veines. L'Aviatik, jusqu'alors apparemment intact, se cabra d'un seul coup, demeura ainsi une seconde, bascula lentement sur le dos et coula vers le sol où il s'écrasa en flammes.

Joseph Frantz se tait, se recueille et reprend :

— C'en était fait. Malgré l'atrocité de la situation, nous avions réalisé notre rêve : avoir la première victoire aérienne de toutes les guerres. Nous nous sommes posés près des débris de l'Aviatik. Les deux Allemands étaient morts.

C'est là que se situe l'anecdote suivante que Frantz, par simple modestie, ne me dit pas. Le général Franchet d'Espèrey fut un des premiers à se rendre sur les lieux.

— C'est vous les vainqueurs ? Comment vous appelez-vous ? demanda-t-il.

— Sergent Frantz et mécanicien Quenault, mon général.

— Vous aurez tous les deux la médaille militaire.

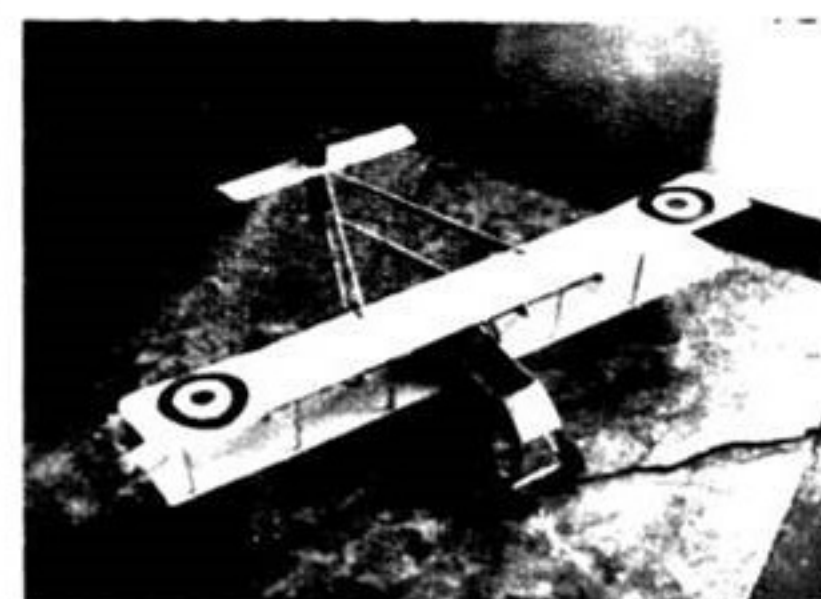
— Je l'ai déjà, mon général, répondit Frantz.

Décontenancé, le général reprit :

— Très bien... Alors ce sera la Légion d'honneur.

Joseph Frantz, les yeux perdus, revit ses souvenirs. Et nous nous éclipsons, discrètement.

Bernard FONDY

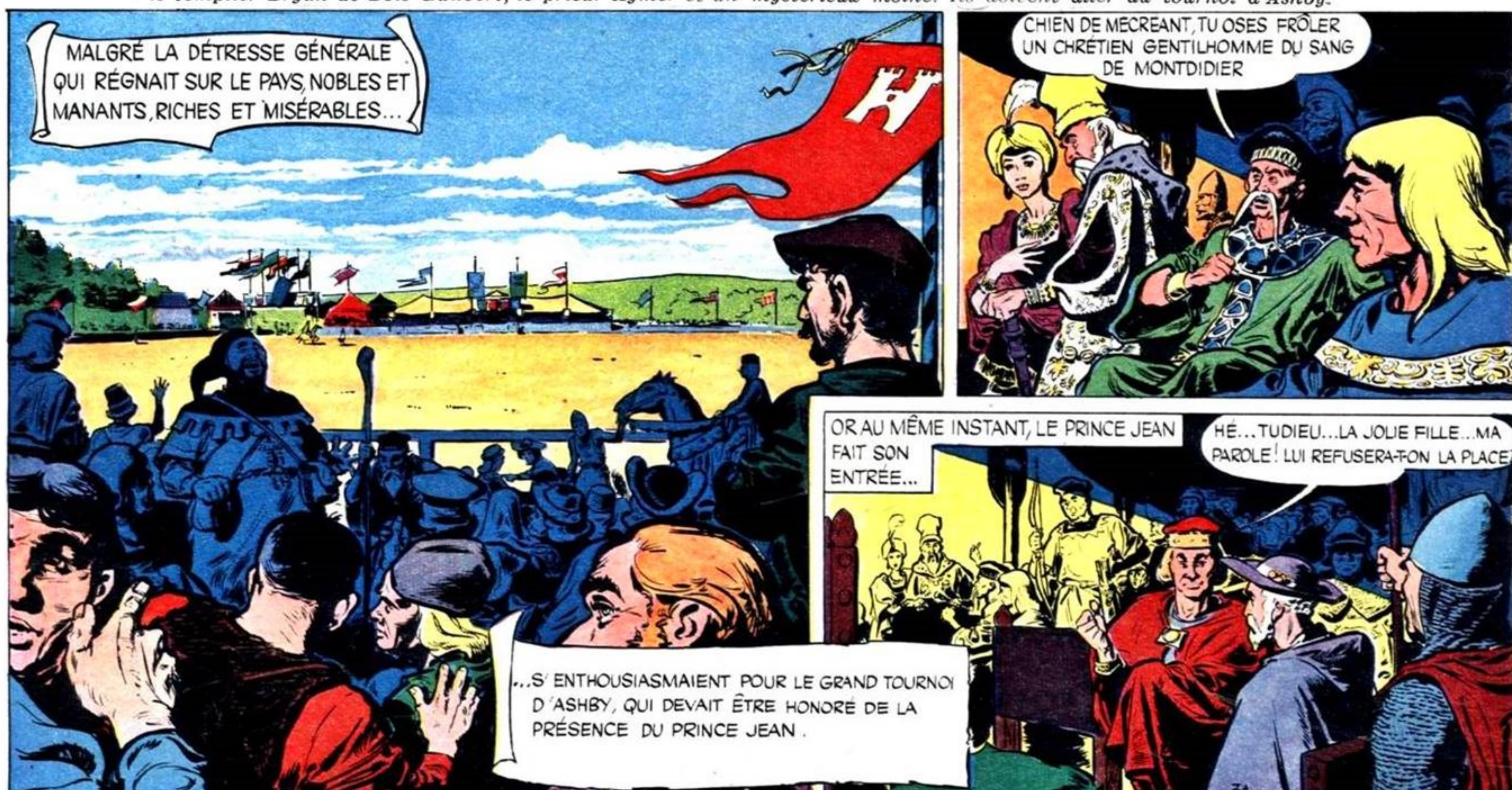


Maquette du « Voisin » du 5 octobre 1914.

Avantgarde

Texte de BERNARD LEROY d'après WALTER SCOTT - Dessins d'ANTONIO PARRAS

RESUME. — Au château de Cedric le Saxon, plusieurs voyageurs se sont présentés au cours de la même soirée : le templier Bryan de Bois-Guilbert, le prieur Aymer et un mystérieux moine. Ils doivent aller au tournoi d'Asby.

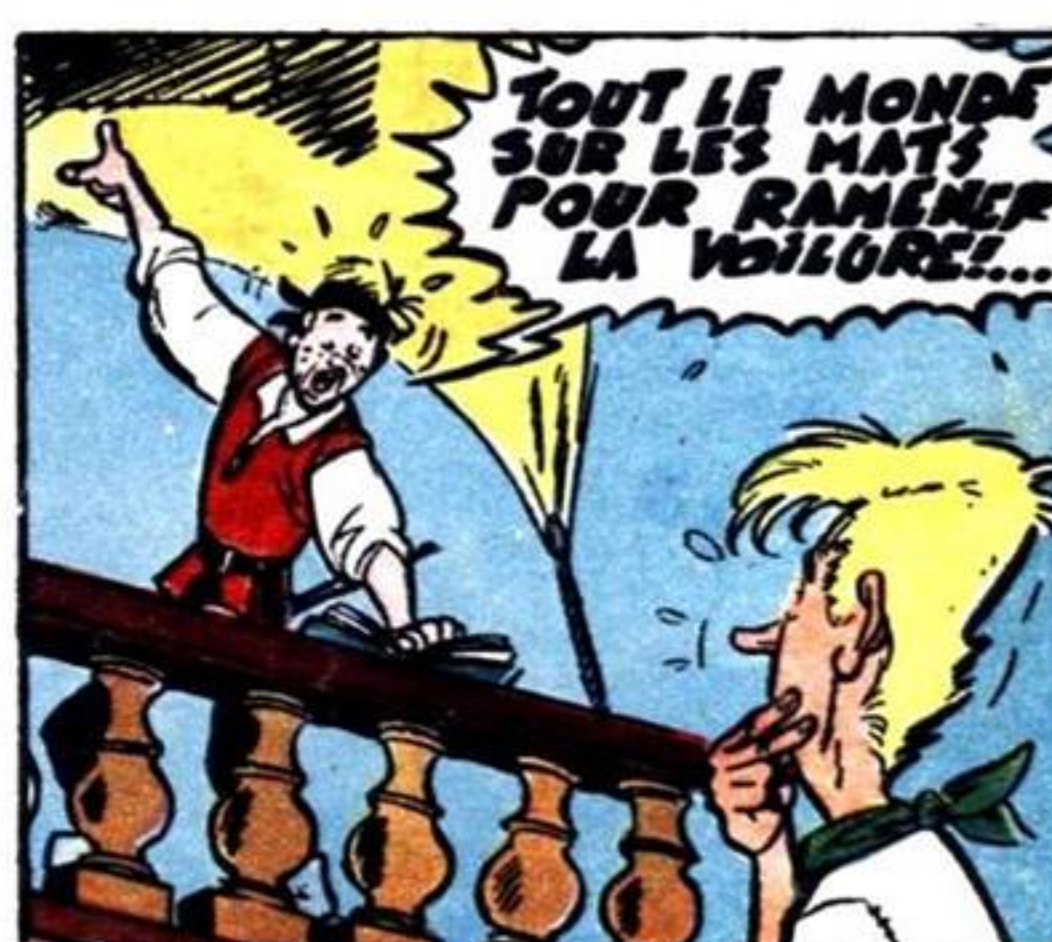




Jehan Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — Après un départ remarqué, « La Brave » a pris le large. La vie s'organise à bord et les marins novices font preuve de plus de fantaisie et d'insouciance que d'efficacité.



PISTOLIN

RESUME. — La police a été alertée par la présence insolite en ville de deux éléphants ivres. C'est la conséquence d'un attentat contre le cirque Maximum, dont le capitaine Rodolphe est l'auteur.



(A suivre)

Nicolas

PAPA A DES TAS D'AGONIES

Ce matin, j'étais très triste, parce que mon papa était drôlement malade : il avait un rhume.

Papa a téléphoné à son bureau pour prévenir qu'il n'irait pas travailler pendant quelques jours, et après il a dit à maman que ça ne lui ferait pas de mal un peu de repos, maman lui a dit qu'il avait bien raison et que la santé c'était très important.

Elle lui a dit aussi qu'il pourrait en profiter pour repeindre le garage, mais papa a dit qu'il se sentait vraiment très mal, alors maman a dit : « Bon, ça va », et papa a eu l'air de se sentir mieux.

C'est moi, et papa a dit qu'il était à l'agonie et que sa famille refusait de s'en apercevoir. Je ne sais pas très bien ce que ça veut dire être à l'agonie, je pense que ça veut dire que papa est enrhumé.

Je suis sorti dans le jardin pour continuer à pleurer tranquillement, parce que, dans la maison, papa et maman parlaient très fort, et on ne s'entendait plus. M. Biédurt, qui est notre voisin, m'a vu pleurer et il m'a demandé ce que j'avais. Je lui ai répondu que mon papa était à l'agonie et qu'il ne voulait pas faire mes problèmes. M. Biédurt est devenu tout blanc, il avait l'air d'avoir drôlement peur des rhumes, mais je n'ai pas eu le temps de lui expliquer que l'agonie de papa n'était pas bien grosse, c'est à peine s'il avait le nez rouge, que M. Biédurt avait déjà sauté la haie du jardin et avait sonné à notre porte.

Quand maman lui a ouvert la porte, M. Biédurt pleurait. « Il y a encore de l'espoir ? », il a demandé. Pourquoi ne pas m'avoir prévenu plus tôt ? C'est affreux ! — Qu'est-ce qui te prend ? », a demandé papa qui était venu du salon. M. Biédurt a cessé de pleurer, il a regardé papa, il m'a regardé et il s'est fâché. « Je trouve cette plaisanterie d'un goût lamentable, et ça te portera malheur ! », il a crié, M. Biédurt. « Tu n'es pas fou ? », a demandé papa. Alors, M. Biédurt lui a dit qu'il ne fallait pas rire avec ces choses-là, que c'était une honte, et que, de toute façon, ça n'aurait pas été une grosse perte. Et il est parti en sautant par-dessus la haie pour retourner dans son jardin. « Il devrait aller voir un docteur », a dit papa. Et il m'a fait rentrer, parce qu'il avait peur que j'attrape une agonie, moi aussi.

Dans la maison, maman m'a dit que papa avait décidé de m'aider à faire mes problèmes. Nous nous sommes donc mis dans le salon, et papa a commencé à travailler sur les problèmes, des histoires avec des tas de bagnoires et de robinets, et j'avais bien envie d'aider papa, parce qu'il n'avait pas l'air de trop bien s'en sortir. Maman est arrivée, alors, et elle lui a dit que, puisqu'il y était, il pourrait peut-être faire les comptes de la maison, parce que ça faisait longtemps que ça traînait, et elle a apporté des tas de papiers avec des calculs dessus. « Je vais me crever les yeux avec tout ça », a dit papa, il n'y a pas assez de lumière dans ce salon ! » Alors, maman a dit que papa avait raison

et qu'il fallait arranger la prise pour la lampe. Papa a donné un coup de poing sur mes problèmes et il a dit que non, qu'il voulait se reposer, non mais des fois, et maman a discuté avec lui.

Papa était assis par terre en train d'arranger la prise, quand le téléphone a sonné. Papa s'est levé, il a décroché l'appareil et il a dit : « Allô », et il a crié vers la cuisine : « Vient, c'est ta mère ! ». Ta mère, c'est la maman de ma maman, c'est-à-dire, même.

« Allô, maman ? », a dit maman. Bonjour, oui, il est à la maison. Non, ce n'est pas grave, un simple rhume. Non, pas la peine d'appeler le docteur... Comment ? Mais non, maman, M. Caplouffe n'est pas mort d'un rhume, il est mort d'une pneumonie et il avait quatre-vingt-neuf ans. Attends, je note... », et maman a inscrit des choses sur un papier et puis après, comme chaque fois que même téléphone, j'ai pris l'appareil, je lui ai dit que j'allais bien, elle m'a dit que j'étais son petit chou à elle, et puis elle m'a demandé de lui envoyer des baisers, alors moi j'ai fait des baisers dans notre téléphone, et même à fait des baisers dans le sien. Je l'aime bien, même.

Quand j'ai raccroché, j'ai vu que papa n'avait pas l'air content. « Qu'est-ce qu'elle t'a dit ? », il a demandé à maman. « Elle m'a dit de te donner du Bogomobol vitaminé, il paraît que c'est radical ! — Je n'en doute pas, a dit papa, mais je n'en prendrai pas ! » Alors, maman s'est mise à pleurer, elle a dit que sa pauvre mère, après tout, ne voulait que le bien de papa, et qu'elle allait partir chez sa maman. Papa a dit : « Bon, bon, bon », et, pendant que maman allait acheter le médicament à la pharmacie du coin, papa s'est remis à sa prise qui faisait des tas d'étrincelles.

Maman a donné une grosse cuillerée à soupe de médicament à papa, qui a fait : « Beuh ! », et puis, comme il n'arrivait pas à faire marcher la prise, papa a essayé de nouveau mes problèmes. Le médicament devait vraiment être mauvais, parce que, de temps en temps, papa faisait « beuh » et il avait l'air beaucoup plus malade qu'avant, mon pauvre papa. Ce qui m'a fait rigoler, c'est que, juste quand papa s'occupait des robinets de mon problème, maman est venue lui dire qu'il fallait qu'il s'occupe du robinet de la cuisine qui formait mal. Mais ça n'a pas fait rigoler papa, qui est parti vers la cuisine en faisant « beuh ».

Papa est revenu dans le salon après s'être changé, parce qu'il s'était mouillé en démontant le robinet qui formait mal, mais qui coulait bien. Maman a dit qu'il faudrait appeler un plombier, parce que le robinet ne fermait plus du tout, maintenant. Papa, il avait l'air drôlement fatigué, et je me suis demandé si son rhume n'allait pas plus mal qu'avant.

On a sonné à la porte, et papa est allé ouvrir, et même est entré. Ça, c'était une chouette surprise ! Maman et moi, nous avons embrassé même, pendant que papa restait à côté de la porte et nous regardait avec des yeux tout ronds. « N'ayez pas l'air si surpris, gendre, a dit même, je viens vous soigner, je vais vous faire des piqûres. — Non ! a crié papa. Arrière avec vos piqûres, espèce de Ravalliac ! » Il faudra que je demande à maman ce que c'est qu'un Ravalliac, mais ça n'a pas plu ni à maman ni à même, et elles se sont mises à crier toutes les deux en même temps, et maman a dit que cette fois-ci elle était décidée, elle allait rentrer chez sa maman. Mais même, elle, elle n'avait pas envie de rentrer chez elle, et papa, finalement, a dû accepter de se faire faire des piqûres.

Quand papa est redescendu de sa chambre, avec même, il avait l'air d'avoir du mal à marcher. Même était très contente. « Vous allez vous sentir mieux tout de suite, elle a dit, c'est radical, et, si vous n'avez pas bougé, ça ne vous aurait pas fait mal. De toute façon, après déjeuner, je vais vous faire des ventouses, c'est radical ! »

Mais même n'a pas pu faire des ventouses à papa, parce qu'après le déjeuner, papa est allé à son bureau.

Il a dit que son état ne lui permettait pas de rester à la maison.

NICOLAS.



Comme c'était jeudi et que je n'allais pas à l'école, maman m'a dit d'être bien sage et de ne pas ennuyer mon papa, qui avait besoin de repos. Moi, j'étais bien content d'avoir mon papa à la maison, même enrhumé, et je me suis promis de bien le soigner.

J'étais bien content, aussi, parce que j'avais un devoir d'arithmétique très difficile, et papa est plus fort que moi en calcul. Mais quand je suis arrivé avec mes livres et mes cahiers, papa n'a rien voulu savoir pour m'aider. Il m'a dit que quand il avait mon âge, il faisait ses devoirs tout seul et que son papa ne l'aidait jamais, ce qui ne l'avait pas empêché d'être le premier de la classe et de réussir dans la vie, et moi je me suis mis à pleurer. Maman est venue en courant de la cuisine pour voir ce qui se passait et quand elle a su, elle a dit à papa qu'il pourrait faire un effort pour aider le petit, le petit



par SEMPE et GOSCINNY



**LUCIEN
BARNIER:**

"Les astronomes feront un bond de 200 km vers les étoiles" AVEC L'ASCENSEUR COSMIQUE

LE 22 avril 1959, à 20 h 25, un étrange train de cent cinquante ballons formant un convoi de quatre cent cinquante mètres de longueur s'élève dans le ciel, au-dessus de la région parisienne. Accrochée à cette fantastique grappe rougeoyante sous les feux du soleil couchant et qui semble partir à la rencontre des étoiles, une cabine sphérique oscille doucement. A l'intérieur, un homme se prépare à une expédition scientifique sans précédent. Cet homme s'appelle Audouin Dollfuss et il exerce la profession d'astronome. Il est en train de voguer vers la stratosphère où, tout à l'heure, il stoppera son train de ballons, afin d'observer la Lune et la planète Vénus dans les meilleures conditions possibles.

EN TÊTE À TÊTE AVEC LES ASTRES

Treize mille mètres plus bas, la Terre.

Lampadaires et enseignes au néon éclaboussent les cités de lumières multicolores. Des gens finissent de dîner. Des trains s'ébranlent pour leurs randonnées nocturnes. Et ici, un homme seul se trouve en tête à tête direct avec les astres. Il peut les observer, les photographier tout à loisir, sans avoir à redouter qu'un banc de nuages vienne soudain interrompre son travail. Pour la première fois, un observatoire astronomique a été hissé au-dessus des couches basses de l'atmosphère qui font comme un écran déformant au regard des astronomes restés à terre. De cet observatoire stratosphérique, Audouin Dollfuss a pu établir la preuve qu'il existe bien des traces de vapeur d'eau dans les atmosphères de Vénus et de Mars. Ce sont là des informations de la plus haute importance, en ce temps qui est celui des grands préparatifs aux explorations cosmiques. Pendant soixante années, des astronomes ont discuté, et même se sont disputés, à propos de cette eau sur Vénus et sur Mars. C'est que les astronomes voient le ciel à travers douze ou quinze kilomètres de poussières, de fumées, de gouttelettes d'eau. Aujourd'hui, il n'y a plus de ciel limpide pour les astronomes, s'ils restent parmi nous sur la Terre. Audouin Dollfuss a raison. Dans la mesure où une planète, une étoile, vous intrigue au point de vous empêcher de dormir, il faut aller la contempler au-delà du voile de l'atmosphère, dans les calmes régions de la stratosphère. Seulement, il y a beaucoup de difficultés, la plus importante étant de savoir piloter un ballon. Apprendra-t-on l'aérostation aux astronomes? C'est peu

probable. Alors il nous reste à attendre que l'astronautique soit assez perfectionnée pour nous permettre d'expédier des observatoires automatiques, satellisés autour de telle ou telle planète.

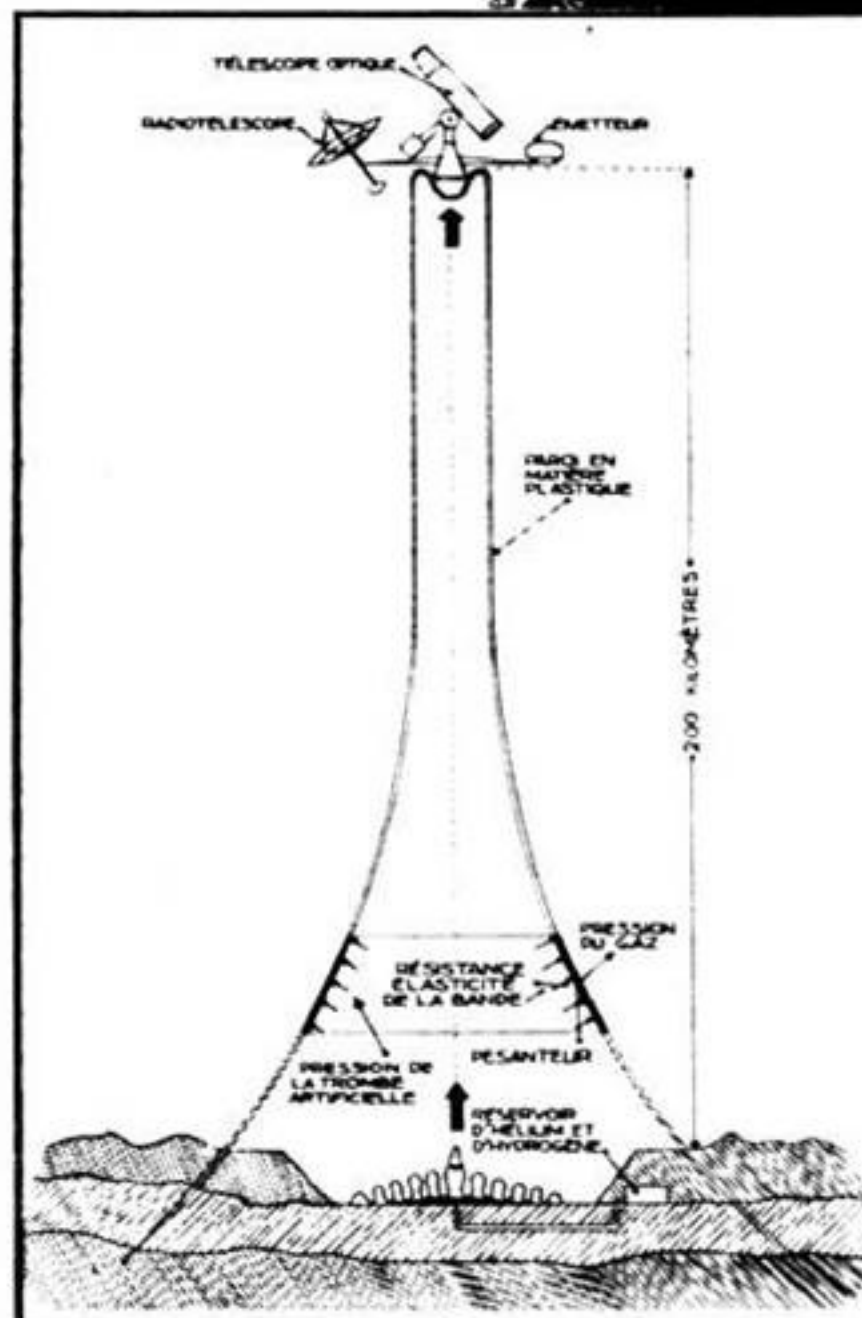
UN ENTONNOIR MAGIQUE

Mais, en attendant, nous avons besoin de placer nos télescopes de plus en plus haut et de les faire fonctionner le plus longtemps possible. Songez que, pour assurer une heure trente d'observation, M. Dollfuss a dû travailler pendant une demi-année aux préparatifs de son raid. L'astronomie a beau être une science qui étudie des phénomènes grandioses, elle ne peut envisager tant de démesure dans les efforts, les risques ni les crédits. Eh bien! il y a probablement une solution. Je vous la livre, telle que je l'ai entendue proposer par le célèbre savant soviétique Guirguï Pokrovski, voilà à peine un mois. Ce dirigeant de la Société Astronautique de l'U.R.S.S. a calculé les plans d'un extraordinaire « ascenseur du cosmos », qui aboutirait à installer en permanence un observatoire astronomique à une altitude de quelque deux cents kilomètres. Imaginez une tour en matière plastique, qui aurait la forme d'un entonnoir extrêmement effilé. Se dressant comme un trait, elle traverserait l'atmosphère, et supporterait un ensemble scientifique comportant un télescope optique automatique, un radio-télescope et un émetteur de radio-télévision qui transmettrait vers la Terre toutes les informations et photographies recueillies par les instruments de cette hallucinante plate-forme d'observation. Mais comment la construire, cette tour-miracle? Avec du vent, parbleu! Regardez le dessin: vous voyez cet immense entonnoir qui coiffe un massif montagneux. Un massif montagneux, c'est une région où se forment des bouleversements atmosphériques et, en particulier, des vents « ascendants », qui tendent à s'élever en altitude. Si l'on coiffe la montagne, formidable machine à produire des vents ascendants, avec notre entonnoir, il va se créer une cheminée artificielle qui favorisera l'ascension de l'air. Grâce à l'effilement de l'entonnoir, l'air sortira plus lentement qu'il n'est entré; il y aura donc une pression considérable, qui emportera toute l'installation... si celle-ci n'était pas solidement arrimée par des haubans.

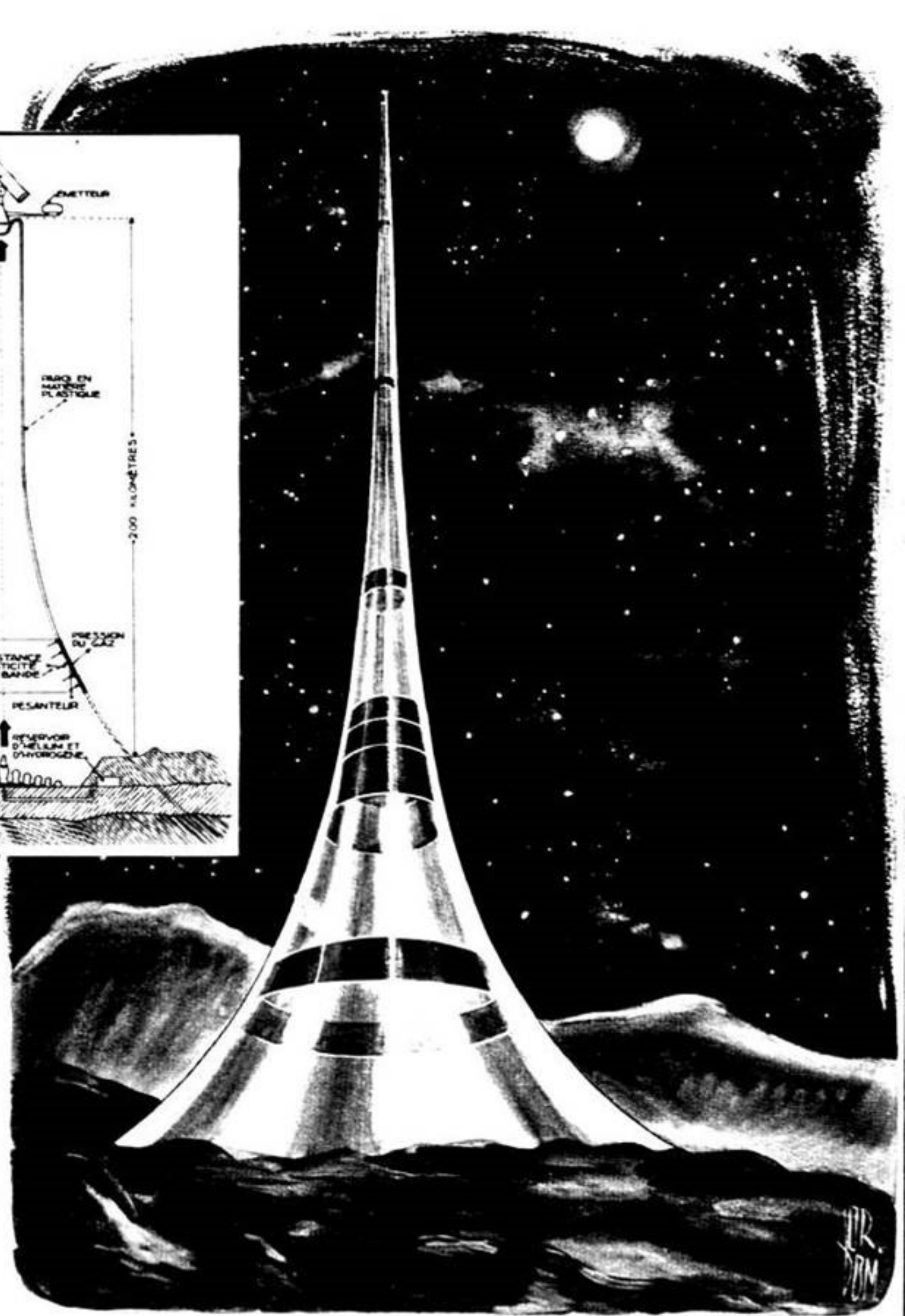
LE FLEUVE D'AIR EMPORTE UN OBSERVATOIRE

Techniquement vous comprenez comment la tour tient debout. Au fond, nous avons affaire à un ballon qui se gonfle aussi rapidement qu'il se dégonfle. Comme ce « ballon » est fait de matériau très léger, on peut le surcharger pour l'équilibrer. Notre surcharge sera tout simplement l'observatoire astronomique. Bien sûr, l'homme devra donner le coup de pouce qui amorcera la trombe artificielle. Dans cet entonnoir de plastique, informe, mais convenablement plié, on insufflera des mètres cubes d'hydrogène et d'hélium qui sont des gaz très légers. L'édifice prendra tournure: le fleuve d'air commencera de circuler entre ses berges. Il enflera progressivement et notre observatoire grimpera, traversera les nuages et émergera dans cette zone d'un calme infini qu'aborda Audouin Dollfuss, le 22 avril de l'année dernière.

Audouin Dollfuss (à gauche) procède aux derniers préparatifs de l'expédition sans précédent qui va l'entraîner jusque dans la stratosphère. Chaque ballon, une fois gonflé, est retenu au sol, jusqu'à l'heure du départ, à l'aide d'un sac de sable. Les ballons seront ensuite tous réunis.



Le dessin ci-contre vous permet d'imaginer ce que serait la tour fabuleuse en forme d'entonnoir qui entrainerait vers les étoiles l'observatoire stratosphérique. Pour mieux fixer vos idées, nous l'avons schématisée ci-dessus. Tout là-haut, de chaque côté de la plate-forme qui supporte l'observatoire, le fleuve d'air sort de l'entonnoir par des orifices assez réduits pour en ralentir considérablement le flux.



LE COFFRET BROWNIE FLASH

La Panoplie du Parfait Reporter!

- I Appareil Brownie Flash 12 photos 6 x 6
- I Kodak Flash C à condensateur
- I Pile 22,5 V.
- 5 Lampes — éclair PF I
- 2 Bobines Kodak Verichrome Pan

Kodak

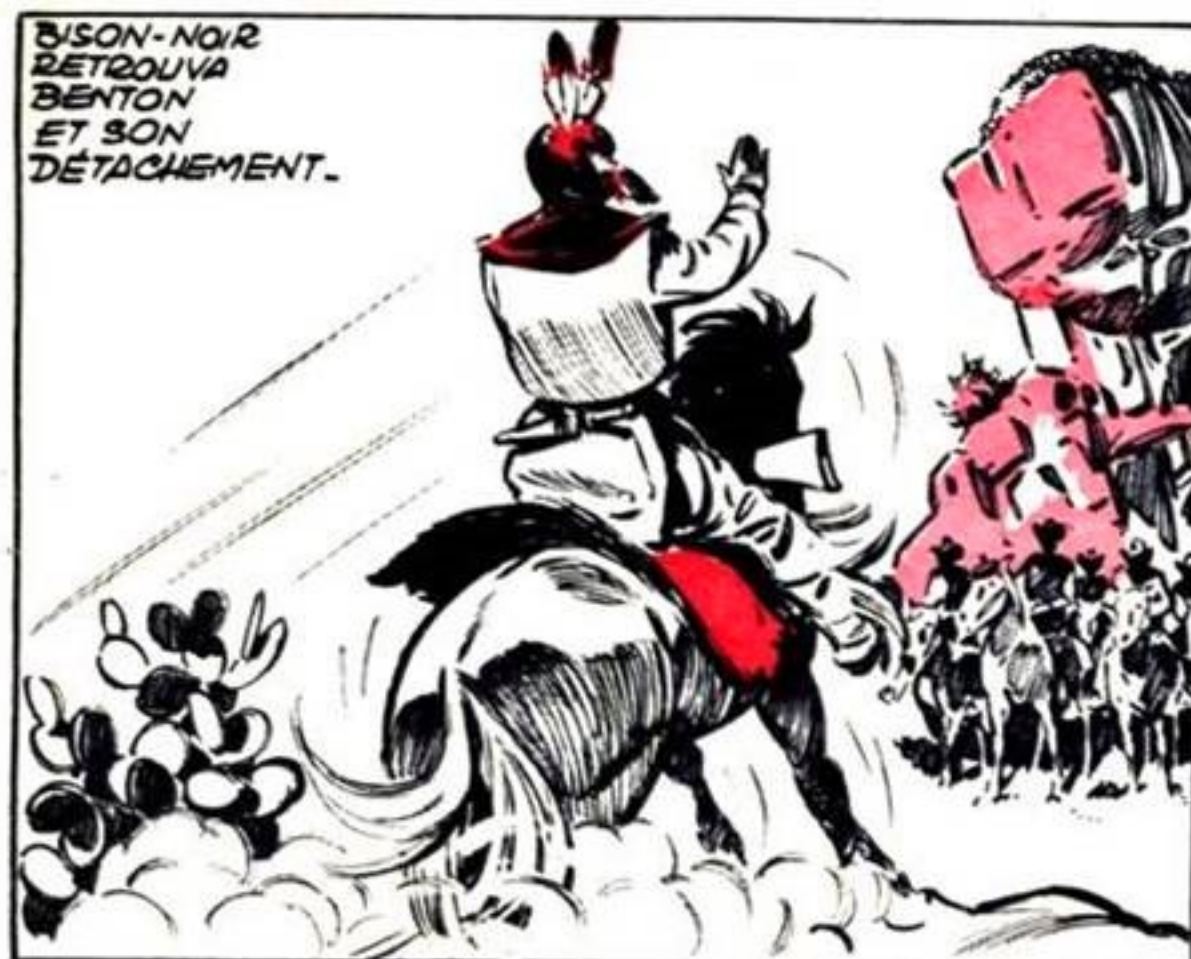
58 NF

Soyez avec **Kodak** le reporter de votre famille!

BISON NOIR

RESUME. — Un convoi d'or doit partir vers l'armée nordiste du général Custer. Trois bandits, dont le lieutenant Craig, officier félon, décident de l'attaquer. Le commandant Foster charge Bison Noir et le sergent Benton de protéger le convoi.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER

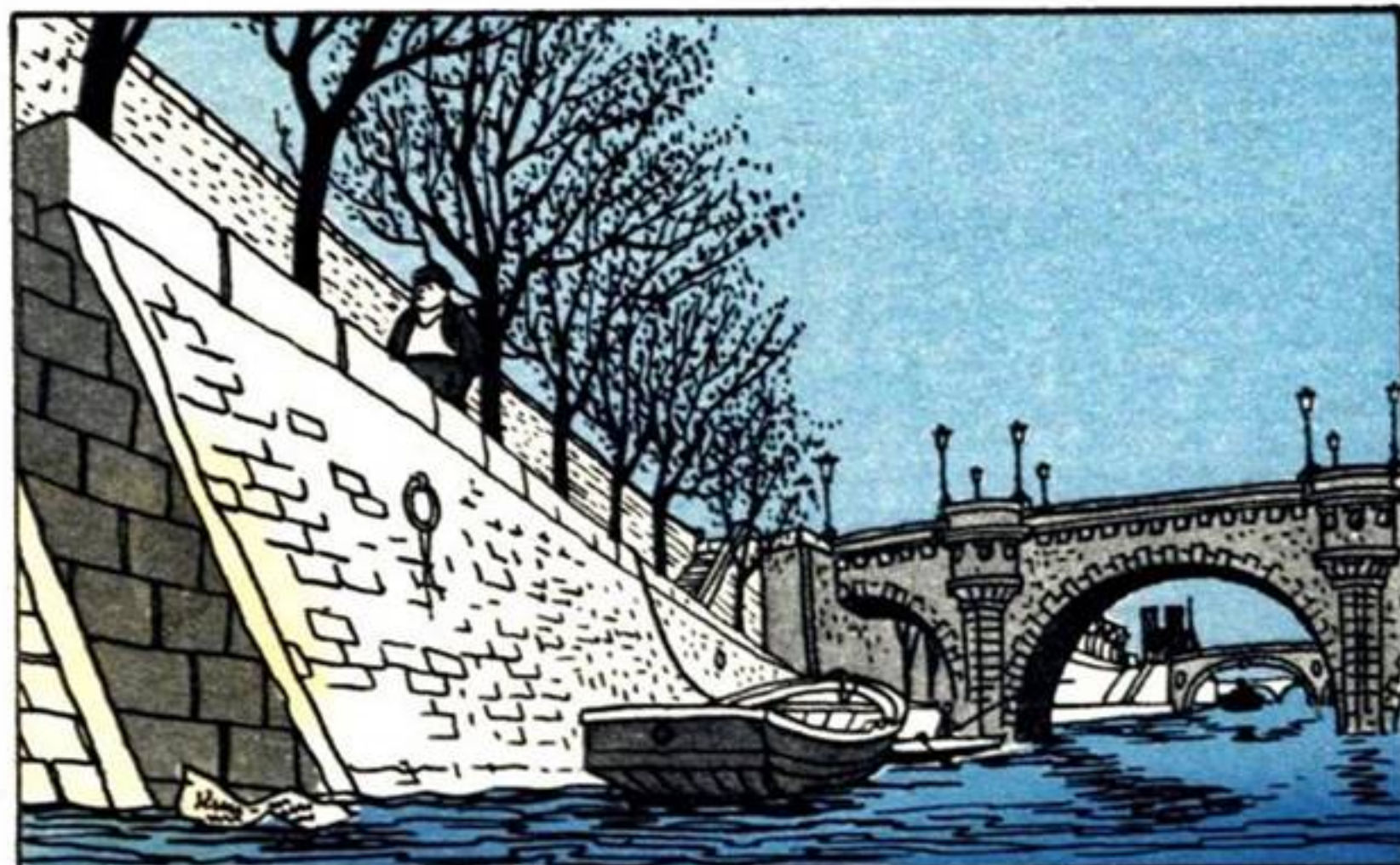
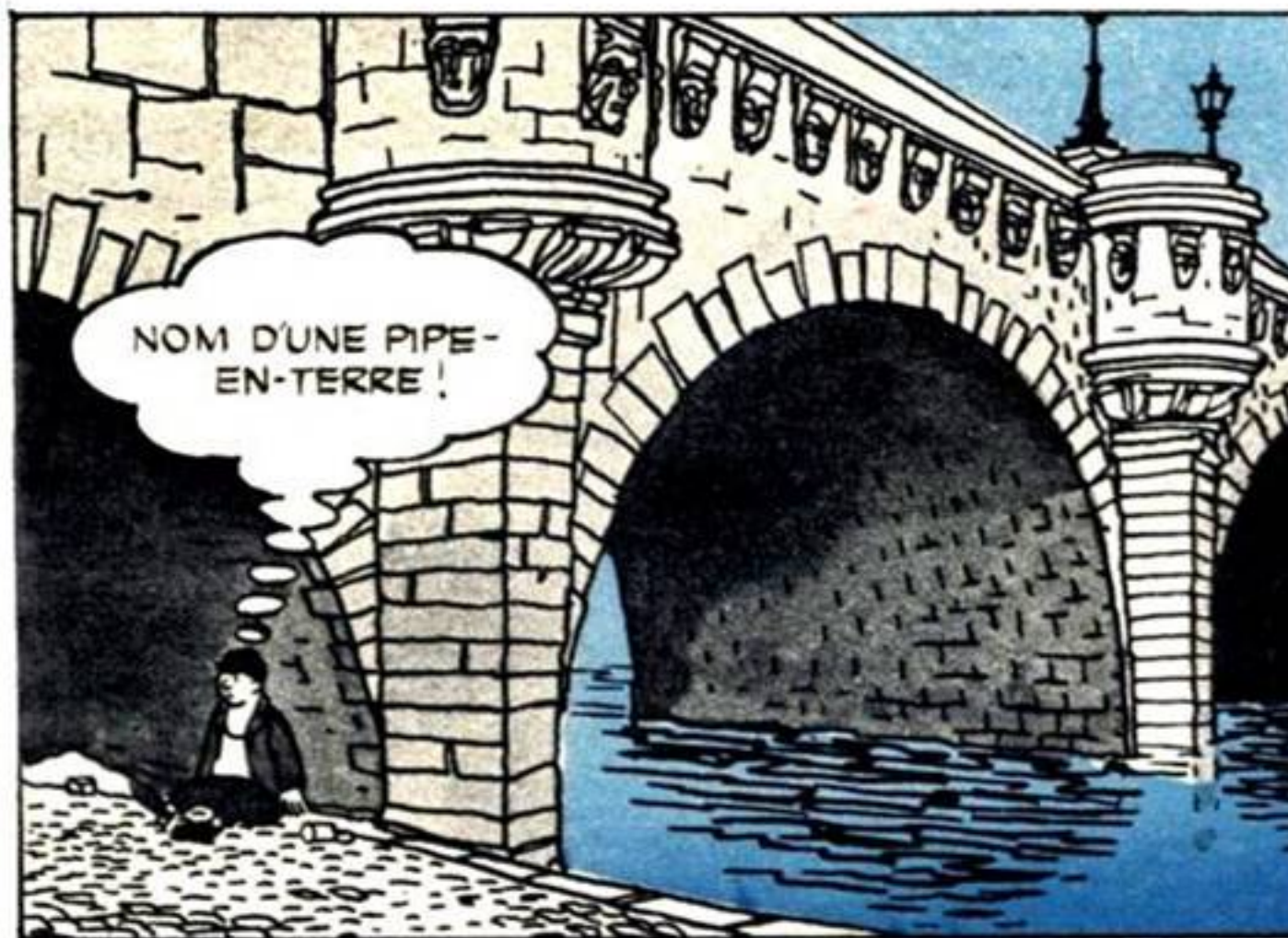


P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — Quelqu'un est venu visiter la chambre de l'Ancêtre... Quelqu'un a brisé le Toucan. Maintenant, le « quelqu'un » en question est allongé — K.O. et détrossé — au bord de la Seine.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI

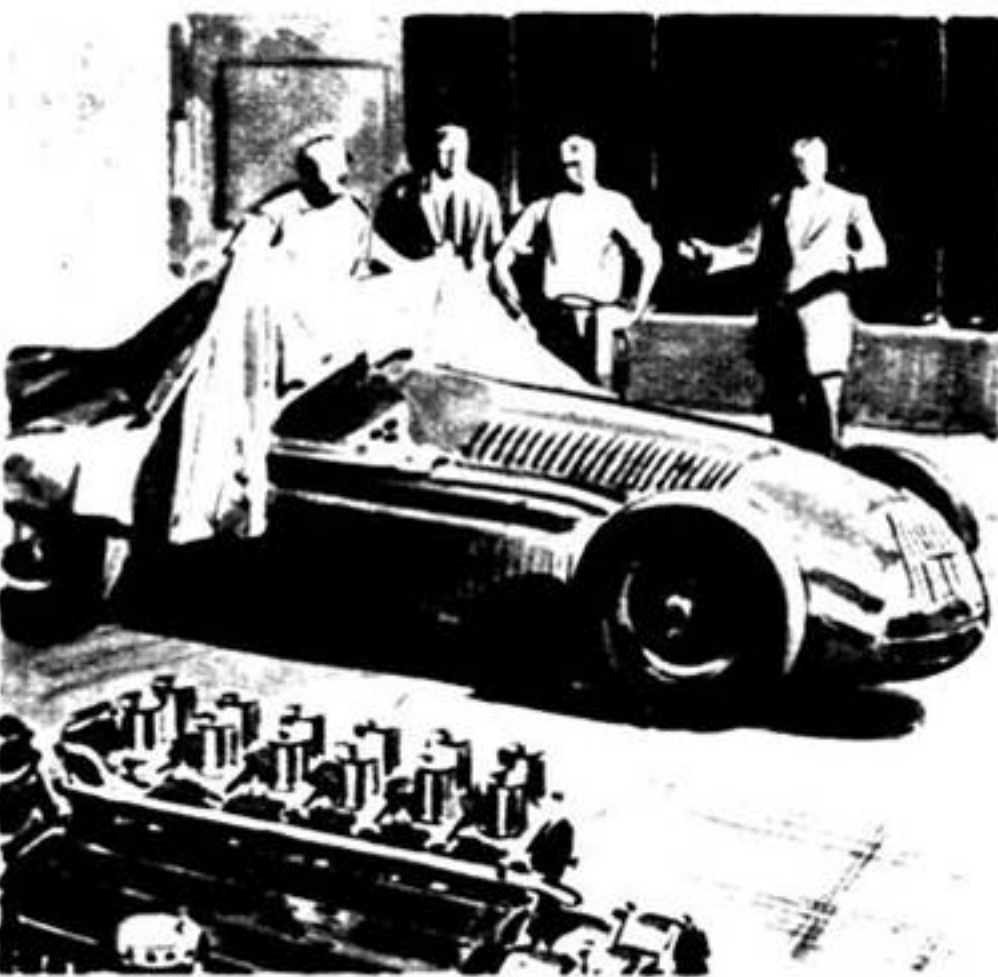




RESUME. — Fangio a brillamment racheté, par une série de succès en Europe, les échecs que lui avait valu la malchance lors de son premier séjour. Partout son nom est sur toutes les lèvres...



Après cette saison extraordinaire, Fangio prend l'avion pour Buenos-Aires. A l'arrivée, l'appareil doit tourner plusieurs fois au-dessus de l'aéroport d'Exeiza envahi par la foule ; et Juan Manuel se demande quelle vedette a voyagé dans le même avion que lui. Mais c'est lui qu'on attend, et qu'on porte en triomphe... A Balcarce, une foule en délire l'emporte jusque dans les bras de sa mère. Mais, pendant ce temps, en Europe, se préparent de grandes choses. D'une part, on décide de rétablir le Championnat du Monde des conducteurs, et de l'autre, Alfa Romeo offre à Fangio de devenir son pilote officiel.



Fangio bondit à Milan, signe — nous sommes en février 1950 — et découvre avec ravissement, dans un atelier secret de l'usine, sous une bâche, la nouvelle Alfetta 158, longue comme une torpille, racée et puissante de 355 CV. Il faut le séparer presque de force de cette splendide mécanique qui va peut-être lui permettre d'être champion du monde. En effet, dans le Grand Prix de San Remo, il part prudemment, craignant de casser le prototype qu'on lui a confié, remonte tous les concurrents, prend la tête magistralement et gagne... La foule déborde le service d'ordre et manque de peu de l'étouffer.



Au Grand Prix de Monaco, carambolage général au premier tour : Farina dérape, Fangio se met en travers, Rosier l'emboutit, puis Manzoni, Shell, Graffenried, Trintignant... On agite des drapeaux jaunes, le public est debout, les pilotes cherchent à se dégager... Fangio surgit, voit le trou en un éclair et passe ! Il gagne la course, et 9 points au championnat. Vainqueur à Spa, à Reims..., il se retrouve, avant la dernière course, qui est Monza, en tête du championnat avec 26 points, contre 22 à Farina. Sa victoire est certaine, l'Argentine est en trances. Une soupape grille... (A suivre.)

DESSINS DE POIYET

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE PAR FRANCK-DOMINIQUE



FAITES CONNAISSANCE AVEC LA « 404 »

DONC, malgré tous les démentis, et ainsi que nous vous l'avions confirmé à plusieurs reprises, la nouvelle Peugeot est bien sortie, et elle se nomme « 404 ».

Nous l'avons essayée brièvement, et reconnaissons qu'elle est nettement plus séduisante que la 403, bien qu'en possédant encore certains défauts, tels que la première et la seconde vitesses qui sont encore trop courtes ; la quatrième, par contre, est très agréable, souple et puissante, pouvant être conservée sans vibrations à 40 à l'heure, et montée à plus de 150 (compteur)...

Quelles sont les principales caractéristiques de cette berline grand tourisme ?

Sur le plan carrosserie, c'est un cocktail de solutions déjà adoptées par des constructeurs italiens et anglais : l'avant, avec sa large calandre et son capot plongeant — autorisé par la position du moteur, incliné à 45° — évoque celui de la Lancia ; l'arrière est un peu celui de la nouvelle Fiat, ou de la Ford Anglia. Bref, sa forme n'a rien de révolutionnaire, et on a l'impression de l'avoir déjà vue.

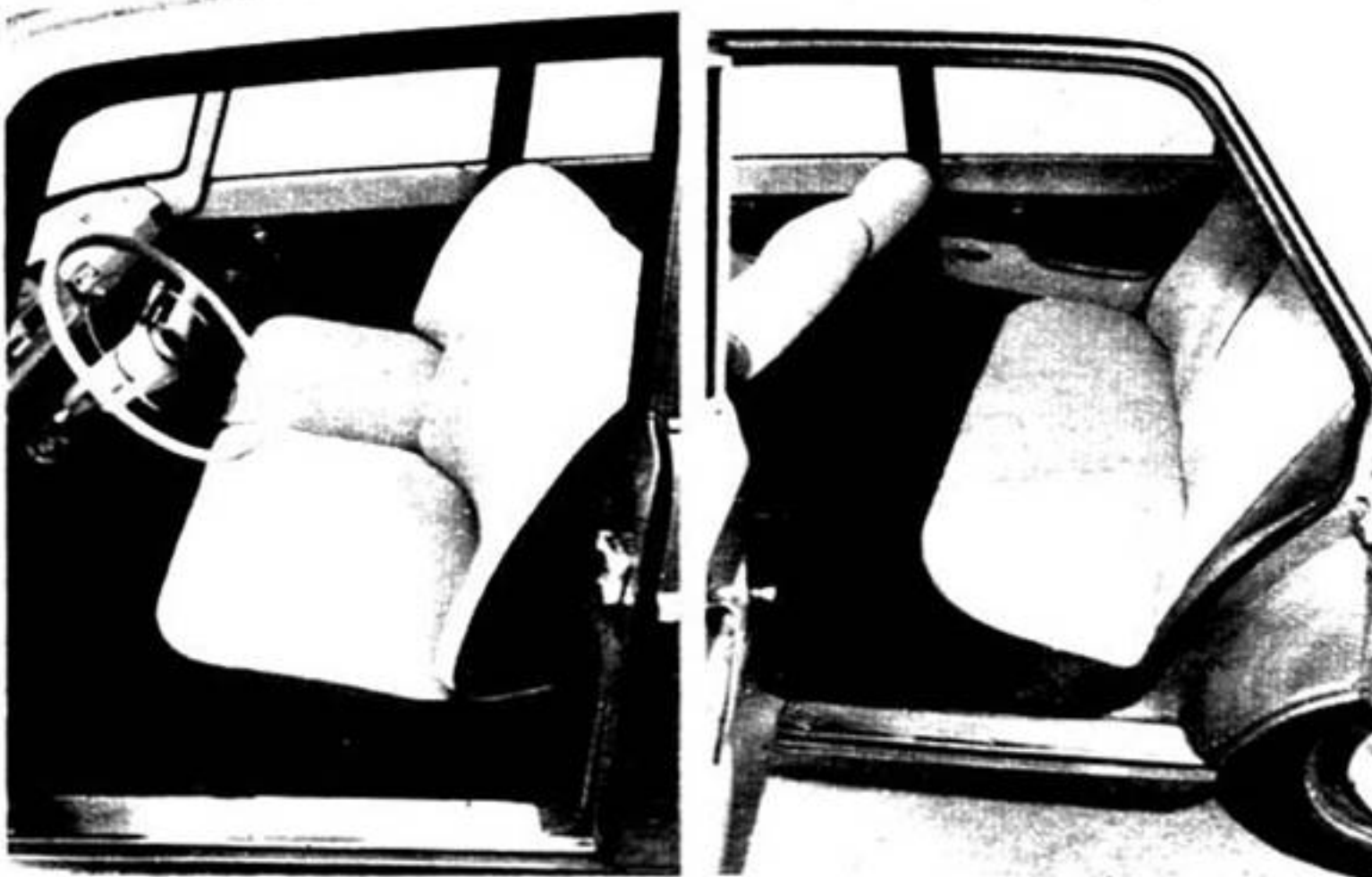
Le confort, par contre, est très nettement amélioré : sièges presque aussi moelleux que ceux de la D.S., inclinables, bourrelets de mousse de caoutchouc sur les angles, très grande visibilité, c'est une voiture dans laquelle il fait bon rouler. Dans le domaine de la mécanique, et sans entrer dans les



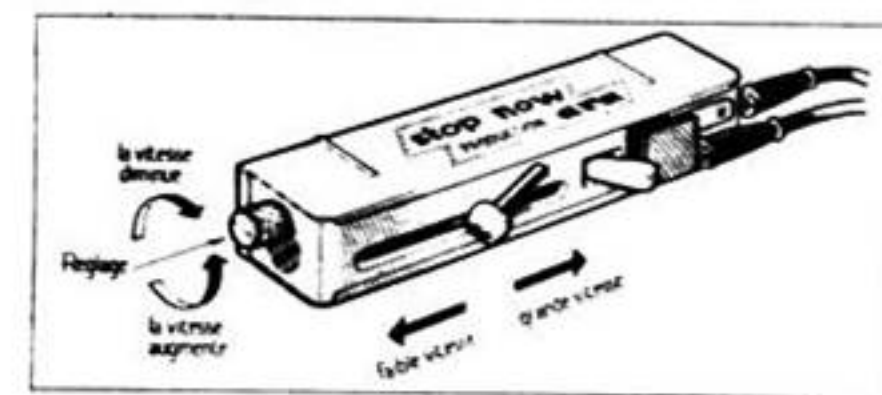
détails, disons seulement que le moteur est super-carré, 4 cylindres en ligne et fait 1618 cc. de cylindrée (ce qui va bien gêner les rallymen puisque, à 20 cc. près, elle serait entrée dans la catégorie « 1600 », alors qu'elle va devoir lutter avec les « 2000 ») pour une puissance fiscale de 9 CV. Comme la 403, elle est équipée d'un ventilateur débrayable, ce qui permet de gagner des chevaux.

L'inclinaison de ce moteur abaisse le centre de gravité de la voiture et donne donc une meilleure tenue de route.

Il semble que nous nous trouvions là, devant une Peugeot améliorée, plus rapide et plus confortable, et qui bénéficie de la réputation de robustesse de la maison de Sochaux.



LE STOP-NOW vous évitera de dépasser la vitesse autorisée



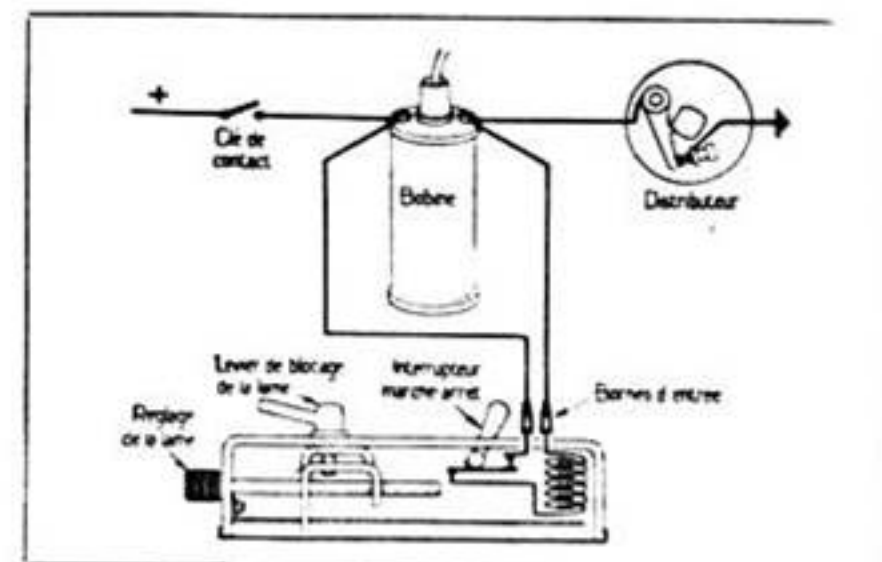
Le « Stop-Now » est un avertisseur électromécanique acoustique de dépassement de vitesse.

LE « Stop-Now » est un appareil qui permet aux usagers de faire face aux limitations de vitesse. C'est un peu, si vous voulez, le réveille-matin du conducteur. Peu encombrant, il se pose sur le tableau de bord ou sur la colonne de direction et comprend essentiellement : un bouton de réglage, que vous réglez à 90 ou 100, qui sont les vitesses actuellement prescrites le plus souvent, bouton qui commande une lame vibrante, comme celle d'une sonnette ou d'un avertisseur.

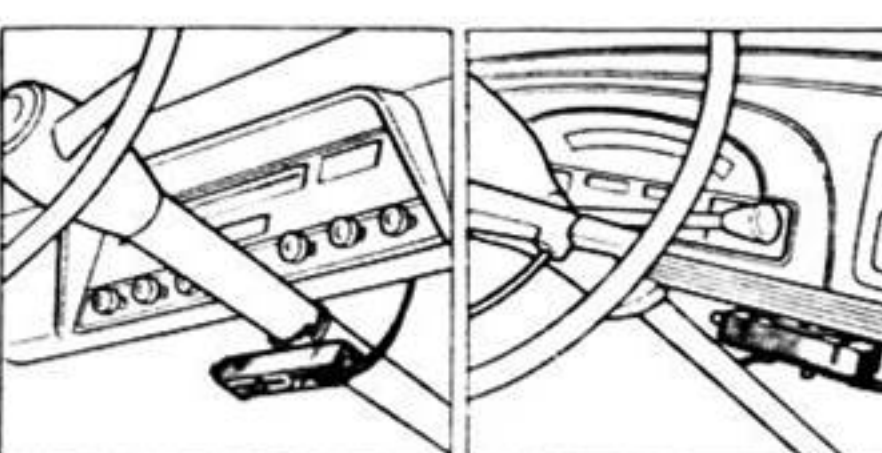
Cette lame vibrante est attirée par une bobine de relais électrique alimentée par le courant de la voiture que l'on prend aux bornes d'allumage. Or, vous savez que la fréquence de ce courant pris à la bobine d'allumage dépend du nombre de tours-moteur. Donc, lorsque la fréquence du courant va monter à celle pour laquelle la lame a été réglée, celle-ci va entrer en résonance et produire un son qui vous avertira.

Prenons un exemple. Une voiture, en quatrième vitesse fait 25 km à l'heure, aux mille tours-moteur. Elle fera donc 100 km/heure à 4000 tours. Vous réglez votre Stop-Now (ce qui signifie « Maintenez stoppez ») à 100 et lorsque la fréquence du courant de la bobine est celle qui est fournie à 4000 tours-minute, le vibreur entre en action.

FONCTIONNEMENT DU STOP-NOW



FIXATION DU STOP-NOW...



Sur la colonne de direction...

...ou sous le tableau de bord.

P . N . E . U . M . A . T . I . Q . U . E . S .

Les Mille Milles, la fameuse grande course sur routes Italienne, n'auront pas lieu comme prévu les 28 et 29 mai, mais dans la seconde quinzaine de juillet. Une épreuve de vitesse pure est prévue sur la nouvelle "autoroute du soleil".

Le 30 juin prochain, M. Enzo Ferrari, fondateur et seul maître de la firme de Maranello, signera la fondation d'une société destinée à renforcer son organisation commerciale. Il est probable que cette société produira en série la nouvelle petite Ferrari 850 cmc.

Maurice Trintignant qui, à Monte-Carlo, le 29 mai prochain, pilotera une Cooper-Masérati, vient de faire savoir officiellement que c'est au volant d'une Porsche qu'il prendra le départ des 24 Heures du Mans.

Le "village" des 24 heures sera décoré cette année sur le thème des Florales et de nombreuses attractions fleuries sont prévues.

Un nouveau clignotant utile : il est bleu et signifie "Je cherche une place, ne vous collez pas derrière moi."

Enfin, comme nous l'avons souvent demandé, l'usage constant du rétroviseur est de plus en plus recommandé. C'est ainsi que les auto-écoles devront obligatoirement en comporter deux, l'un pour le moniteur, l'autre pour l'élève.

La première automobile mue par l'énergie solaire est partie de Los-Angeles pour l'Europe : elle sera présentée fin juin à Paris, nous en reparlerons.

Alfa Romeo compte distribuer à la fin de l'année pour 25 millions de lires de coupes et de médailles aux plus brillants conducteurs de ses voitures. Voilà un exemple à suivre.

Attention ! Ce bon vous permet de participer à notre grand Concours : « Un quart de siècle en Simca. » Pour les détails, reportez-vous à notre numéro 27.

P I L O T E
N° 30

ATHÈNES, ANNÉE-400

Mnésiclès (13 ans) et son esclave vous guident à travers leur cité



Écritoire.

CE matin-là, peu après le lever du soleil, Mnésiclès s'assied sur son lit, cadre de bois équipé de sangles, et que couvre, en guise de matelas, une mince natte de jonc. Le jeune garçon bâille longuement, car, en ce mois de metagitnion (août), les nuits s'écoulent en demi-insomnies, troublées par le bourdonnement des moustiques, et surtout par l'agressivité, plus sournoise, des puces et des punaises.

Notre pilotorama :

LE CORTÈGE DES PANATHÉNÉES

Tous les ans, à la fin du mois d'Hécatombéon (juillet, mois débutant l'année), se célébrait la fête d'Athéna, patronne de la cité : les Panathénées.

Tous les quatre ans, à la fin de la 3^e année de chaque Olympiade, cette fête revêtait un éclat particulier. L'acte principal en était une procession, qui avait pour objet de porter en grande pompe, dans le sanctuaire d'Athéna-Polias, le péplos neuf, offert chaque année à la déesse (la statue de celle-ci, notons-le, se dressa d'abord dans l'Erechthéion, et non dans le Parthénon, qui d'ailleurs ne supplantait jamais le vieux temple dans la vénération des Athéniens).

Le défilé se déroulait à peu près dans l'ordre suivant : d'abord marchaient les prêtres de la déesse, vêtus d'une robe blanche, couronne en tête, entourés par la longue file des citoyens préposés à la magistrature sacrée de la cité. Puis, venait le groupe des vieillards, agitant des rameaux d'olivier, suivis par la troupe des hommes armés. Après quoi, s'avancait le flot de la jeunesse, espoir de la patrie, les uns à pied, chantant des hymnes sacrés ; les autres à cheval, agitant des lances. Ils étaient suivis par les petits enfants, en tunique courte.

Après eux marchaient les jeunes filles, les yeux baissés par modestie, portant les vases sacrés et les instruments des sacrifices. Au centre du cortège, on traînait les victimes, aux cornes ornées de banderoles multicolores ; c'est par l'envoi de ce bétail que les déesses de l'Attique et les colonies participaient aux sacrifices de la métropole.

L'objet le plus remarquable de la procession consistait en une trirème, vaisseau dont une vergue supportait le péplos sacré, navire emblème de la puissance maritime d'Athènes. Cette trirème, montée sur roues, était mise en mouvement par une foule de « machinistes » qui lui imprimaient un balancement évoquant celui des vagues...

En l'an 400 avant Jésus-Christ, Athènes connaît la plus brillante période de sa civilisation. Elle s'est placée sous la protection de la déesse de la pensée. Mais ses rues mal alignées, boueuses, forment, à la mauvaise saison, des marécages presque impraticables et l'on y meurt de la peste. Voyez comment, si vous aviez été un jeune Athénien de l'époque, vous auriez passé vos journées.

Rejetant ses couvertures (l'usage des draps est inconnu !), Mnésiclès se hâte vers la vasque de pierre construite dans la cour de la maison, et là, à l'aide d'une solution de cendre et de potasse, car on ignore le savon, il se lave le visage et le corps. Ces ablutions soulagent les démangeaisons des morsures d'insectes, mais « mordent » les yeux, et Mnésiclès en souffre chaque matin.

Puis, le jeune garçon revêt une exomide, sorte de tunique serrée à la taille par une ceinture et laissant découverte l'épaule droite. Voici venu le moment de se rendre à la cuisine, pour manger un morceau de pain de froment. Autour du brasero, dont la fumée s'envole par un trou du plafond, Mnésiclès trouve son père, sa mère, sa sœur, les deux serviteurs affectés à la préparation des repas, et surtout Hermodias, le pédagogue. Celui-ci, ancien prisonnier spartiate, esclave attaché à la personne de Mnésiclès, a pour mission de lui apprendre les bonnes manières, de l'emmener chez le maître d'école.

Tout d'abord, Hermodias conduit le garçon chez le grammataste Tirésias, logé à l'autre bout de la ville, dans le quartier ouvrier du Céramique. L'orage a détrempé les rues, certaines ne sont plus que des étangs boueux.



Papyrus, avec roseau taillé pour écrire.

— Que Zeus nous protège de la peste ! murmure Hermodias. Ce cloaque contient les divinités infernales. Nombreux seront les morts, cet été !

Le maître Tirésias habite une maison de torchis, devant laquelle s'entassent des tessons car, de chaque côté s'ouvrent des boutiques de potiers. Dans la pièce unique, seulement meublée de bancs, une dizaine de garçons écrivent sur des tablettes. Celles-ci, plateaux de bois rectangulaires garnis de cire, sont l'équivalent de nos ardoises. On y écrit avec un stylet, dont une extrémité, aplatie et arrondie, sert à effacer.

Tirésias n'enseigne que deux choses : d'une part, l'Iliade et l'Odyssée, œuvres

qui résument tout ce qu'un homme doit connaître : activités du temps de paix et du temps de guerre, métiers, politique, diplomatie, sagesse, courtoisie, etc. ; d'autre part, l'arithmétique, science des plus



Tablettes et stylet.

ardues, en raison de la numération, laquelle comporte 27 signes, mais pas de zéro...

Lorsque la leçon se termine, le soleil atteint le zénith : il est temps de regagner la maison, pour manger. Après un repas d'olives, de poissons rapportés du marché de l'Agora, de figues fraîches, tout cela posé sur des galettes d'orge, en guise d'assiettes, et saisi avec les doigts, Mnésiclès, toujours accompagné d'Hermodias, repart chez un autre maître, le pédotribe Agathos.

Le pédotribe (ou maître de gymnastique pour les enfants) règne sur la palestre (lieu réservé aux exercices). Revêtu d'un manteau de pourpre, il porte un long bâton fourchu, insigne de sa fonction, dont il corrige parfois les indisciplinés.

Aussitôt arrivé, Mnésiclès ôte son exomide et se lave à la fontaine. Puis, il se frotte d'huile le corps tout entier et répand ensuite sur ses membres du sable ou de la poussière qu'il fait tomber sur sa peau en fine pluie, à travers ses doigts écartés. Cela fait, le garçon commence à piocher le sol, excellent exercice en soi, mais qui doit surtout préparer le terrain en vue de la lutte.

A l'issue de la séance, après la course, le saut en longueur, le lancement du disque et du javelot, Mnésiclès, à l'aide d'une spatule de bronze, le strigile, se décape la peau de la couche d'huile et de poussière mêlées à la sueur. Après quoi, s'étant lavé de nouveau, il se rend chez son dernier maître : le cithariste, qui lui apprendra l'art de réciter et de chanter en s'accompagnant de la cithare ou lyre. L'enseignement s'effectue par l'oreille, sans musique écrite.

Au coucher du soleil, Mnésiclès regagnera sa maison où, en attendant le repas du soir, il s'amusera avec le chat : c'est un animal très rare, naguère ramené d'Égypte par un ami de son père. Après le dernier repas, étendu sur son lit de sangle, il écoutera le bourdonnement des moustiques, la course des rats, et, malgré sa fatigue, il aura peine à trouver le sommeil.

Fresques, vases et statues nous restituent ces silhouettes : a) joueur de cithare ; b) hoplite ; c) femme vêtue du péplos et portant un éventail ; d) sacrificeur ; e) voyageur coiffé du pétase et vêtu de la chlamyde ; f) berger jouant de la flûte.



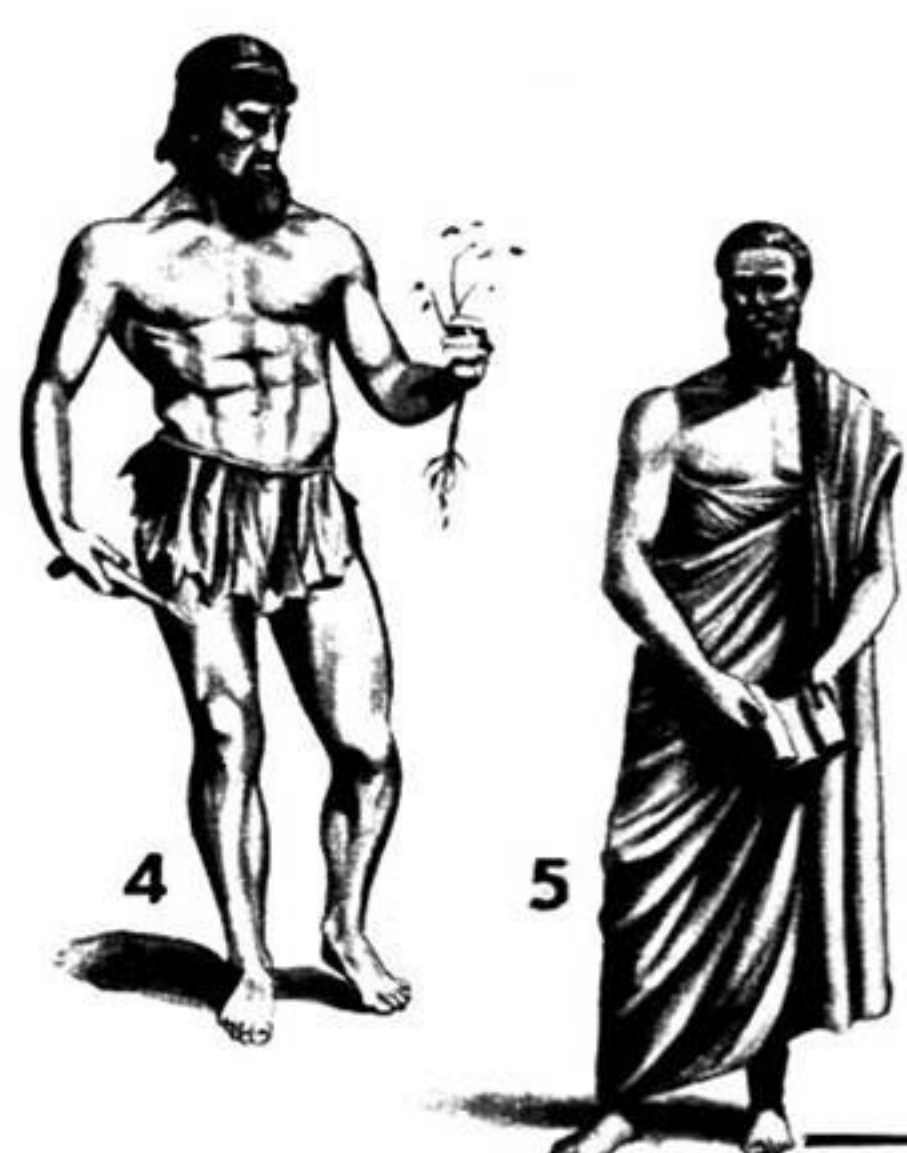
LES GRECS TELS QU'ILS FURENT...



Vous faites connaissance, ici, avec quelques-uns des types d'Athéniens les plus caractéristiques. 1. EUPATRIDE ou NOBLE : on choisissait parmi eux les neuf archontes, ou magistrats chargés de gouverner la cité. Ils abusèrent de leur pouvoir pour opprimer les gens du peuple, si bien que les réclamations populaires aboutirent, au VII^e siècle av. J.-C., à un code de lois écrites, très sévères, rédigé par Dracon. De là vient l'adjectif « draconien » qui signifie « rigoureux ». 2. HOPLITE, ou fantassin lourdement armé : il porte un casque très fermé (cranos), une cuirasse (thorax) ou un pourpoint de cuir ren-



forcé de lames de métal, des jambarts de bronze (cnémides). Le bouclier de bronze (aspis) est circulaire. Les armes sont la lance (dory), l'épée (xiphos) et le javelot (acontion). 3. MARCHAND : il tient une bascule à poids de bronze. 4. CULTIVATEUR : la vie du paysan était si rude, si misérable, qu'il préférait faire la guerre. 5. PHILOSOPHE ou ORATEUR : ils concrétisaient les types les plus caractéristiques de la classe intellectuelle. Les Athéniens aimaient par-dessus tout prononcer ou écouter des discours, sur leur vaste « agora » et se passionnaient pour les discussions subtiles poursuivies à perte de vue.



Notre prochain Pilotorama : LES GALÈRES DU ROI

ATHÈNES AV TEMPS DE SA SPLENDEUR (A partir du IV^e siècle avant notre ère)

A - ACROPOLE

(du grec « akros », élevé et « polis », ville). L'Acropole constituait la « ville haute », partie la plus ancienne de la ville.

(1) Erechthéion. Temple édifié à la mémoire d'Erechthée, roi légendaire d'Athènes. Les Athéniens l'avaient élevé au nombre des dieux. (2) Parthénon. Temple dédié à Athéna Parthénos et décoré par Phidias. (3) Statue géante d'Athéna Promachos (Athéna-Première-au-Combat). (4) Côté nord des Propylées (de « Propylon », vestibule à l'entrée d'un palais). (5) Entrée des Propylées. (6) Temple d'Athéna Niké (Athéna-Victoire). Le mot « Niké » est devenu un nom de territoire : celui du comté de Nice, qui est ainsi le comté de la Victoire.

B - VILLE D'ATHÈNES

(7) Portique d'Attale (Attale II, roi de Pergame, 159-138 av. J.-C.). Le Portique, ou allée couverte et soutenue par des colonnes, occupait, dans la vie d'Athènes, une grande place. Les poètes y recitaient leurs œuvres ; les philosophes y tenaient école ; les habitants de la cité s'y réunissaient, pour discuter à l'ombre. (8) Librairie publique et fontaine. (9) Portique d'Arès. (10) Portique d'Héra. (11) Portique d'Apollon. (12) Portique d'Hélios. (13) Odéon (théâtre consacré surtout à des représentations musicales). (14) Autel de Zeus Agoraios, dieu des orateurs. (15) Statues des héros (ou demi-dieux) de la mythologie. (16) Quartier général des chefs de la cité. (17) Salle du conseil de la cité. (18) Archives. (19) Temple d'Arès (Mars, chez les Romains). (20) Temple d'Apollon Patroos, ancien patron d'Athènes. (21) Portique du nord (on ignore le nom que les anciens Grecs lui avaient donné). (22) Portique peint, dans lequel le philosophe Zénon (né vers 490 av. J.-C.), fondateur du Stoïcisme, s'entretenait avec ses disciples. (23) Portique d'Hermès. (24) Portique de Zeus, dans lequel Socrate (470-399 av. J.-C.) exposa ses idées sur la dignité humaine. (25) Voie Panathénaique, par laquelle la procession des Panathénées se rendait à l'Acropole. (26) Statue d'Arès. (27) Statue d'Héraklès (Hercule). (28) Autel consacré à Apollon Nomios (protecteur des pasteurs). (29) Monument chorégique (élevé en souvenir d'un chorège, c'est-à-dire d'un citoyen qui avait organisé, à ses frais, un chœur de danse pour une représentation théâtrale). (30) Fontaine publique.

C - LA FÊTE DES PANATHÉNÉES (Fragment)

(fête donnée en l'honneur d'Athéna Parthénos, patronne d'Athènes)

(31) Cortège des magistrats et des prêtres, en tuniques blanches et couronne sur la tête. (32) Cortège des vieillards, tenant à la main des rameaux d'olivier. (33) Navire de la déesse, emblème de la puissance maritime d'Athènes. Ce navire était soit porté à dos d'homme, soit par des roues. A la vergue du navire est suspendu le Péplos sacré. (34) Cortège des jeunes filles et des sacrificateurs.

LENDEVR
(e ère)

Pilote



LE THEATRE GREC

A l'extérieur des grandes fêtes (Léodæon ou fêtes du printemps, Grandes Dionysies, Panathénées), les Athéniens organisaient des manifestations. Celui-ci se déroulait dans un théâtre, endroit souvent comme suit :
(A) Gradins (côté amont, places parfois plus chères). (B) Gradins (côté aval).
(C) Scène (chêne), bâtiment en bois occupant tout le fond du lieu où jouaient les acteurs (dramatique). (D) Loges, étagères de bois où se plaçaient :
(E) Orchestre, lieu réservé au chœur et aux sacrifices préliminaires. (F) Archa (de Dionysos, le plus souvent). (G) Emplacement du chœur. (H) Portes du fond de la scène, représentant le domicile du personnage principal.
Un acteur tragique.
(I) Masque (la bouche contient des tamaris fumant péro-vale). (J) Tunique blanche bleue. (K) Colonne destinée à grande l'acteur.

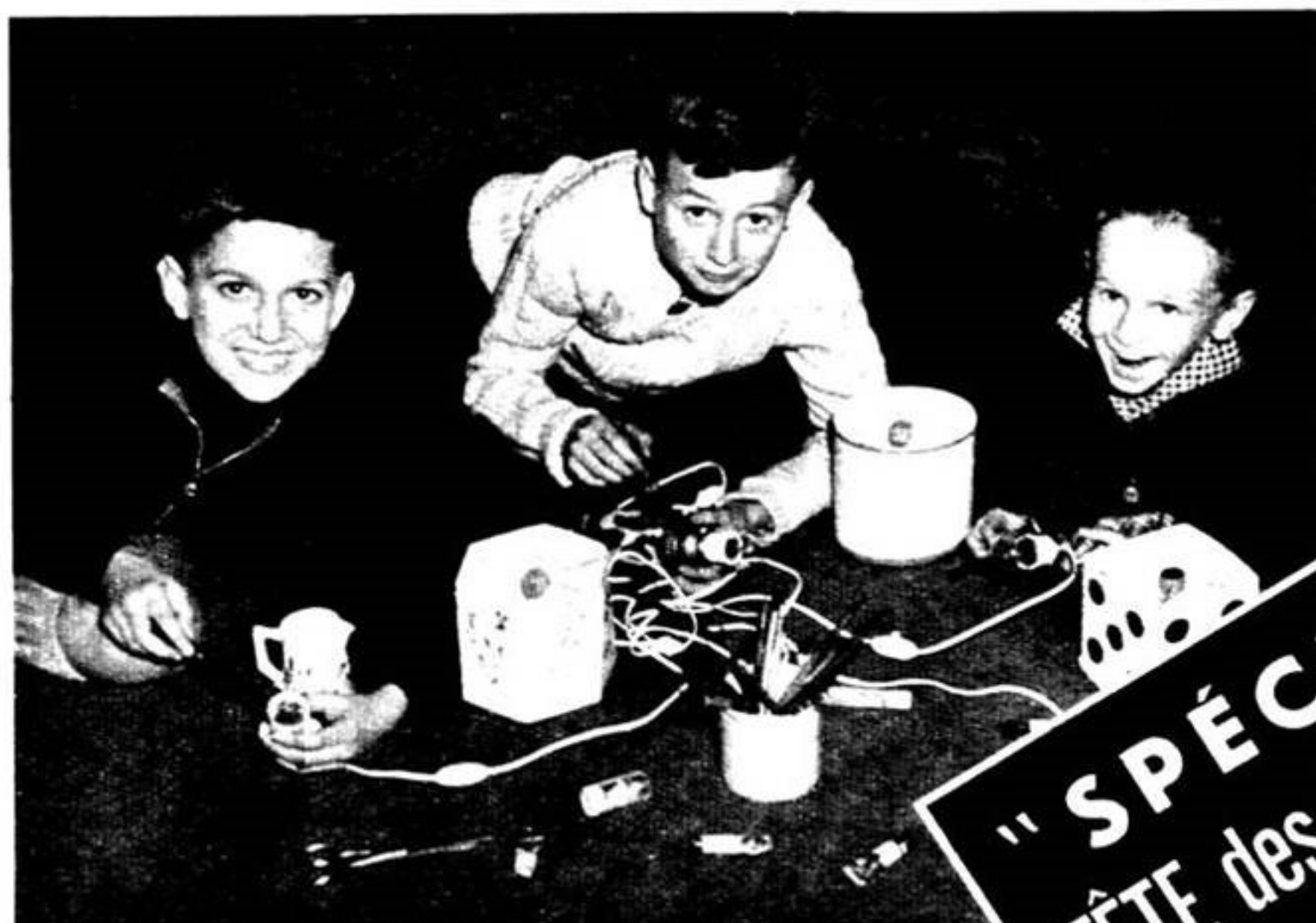


D - ATHENA, PATRONNE D'ATHENES

(35) Egide, ou bouclier. (36) Tête de Méduse, la plus terrible des trois sœurs Gorgones (Sthéno, Euryale et Méduse) vaincue par Persée, sous l'inspiration d'Athéna. (37) Manteau en peau de chèvre, orné de serpents (en mémoire de ceux qui s'enroulaient autour de la tête de Méduse). (38) Casque au triple cimier, surmonté d'une haute aigrette. Le devant du casque est orné d'un Sphinx, les côtés de gryphons (ou griffons, selon la nouvelle orthographe). (39) Statuette représentant la Victoire. (40) Chiton ou tunique. (41) Serpent, souvenir de la victoire sur Méduse et symbole de l'intelligence astucieuse.

LES SELF-CADEAUX de Jean * Michel

SELF-CADEAUX
* POUR TOUS *
PILOTE



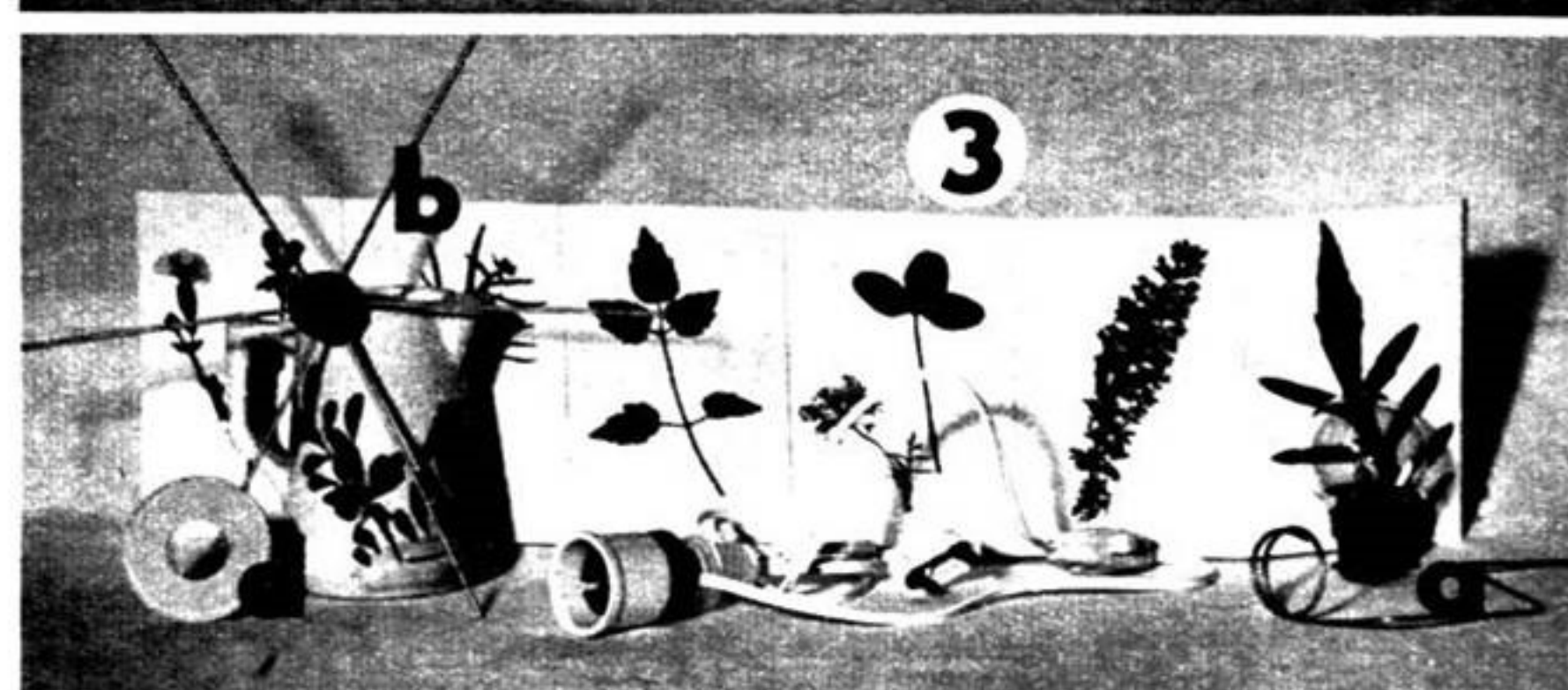
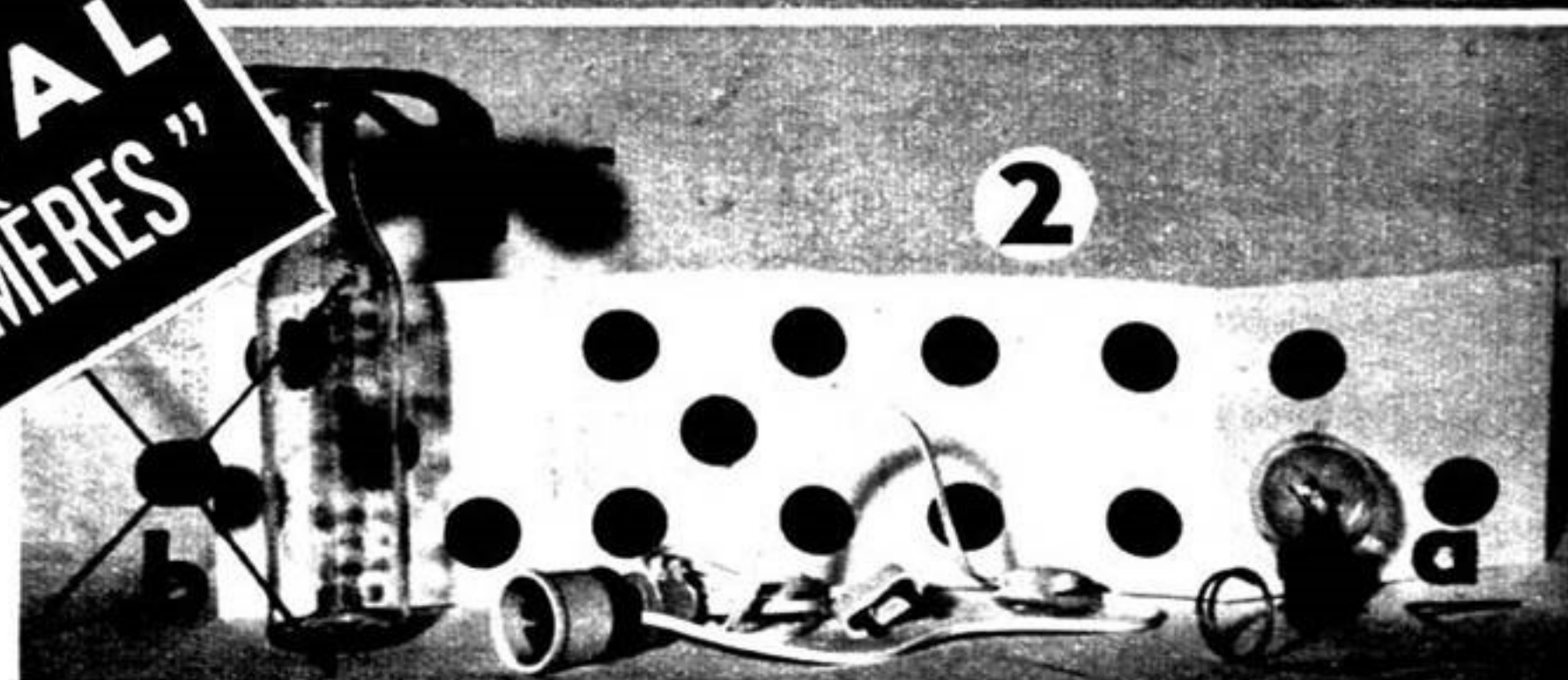
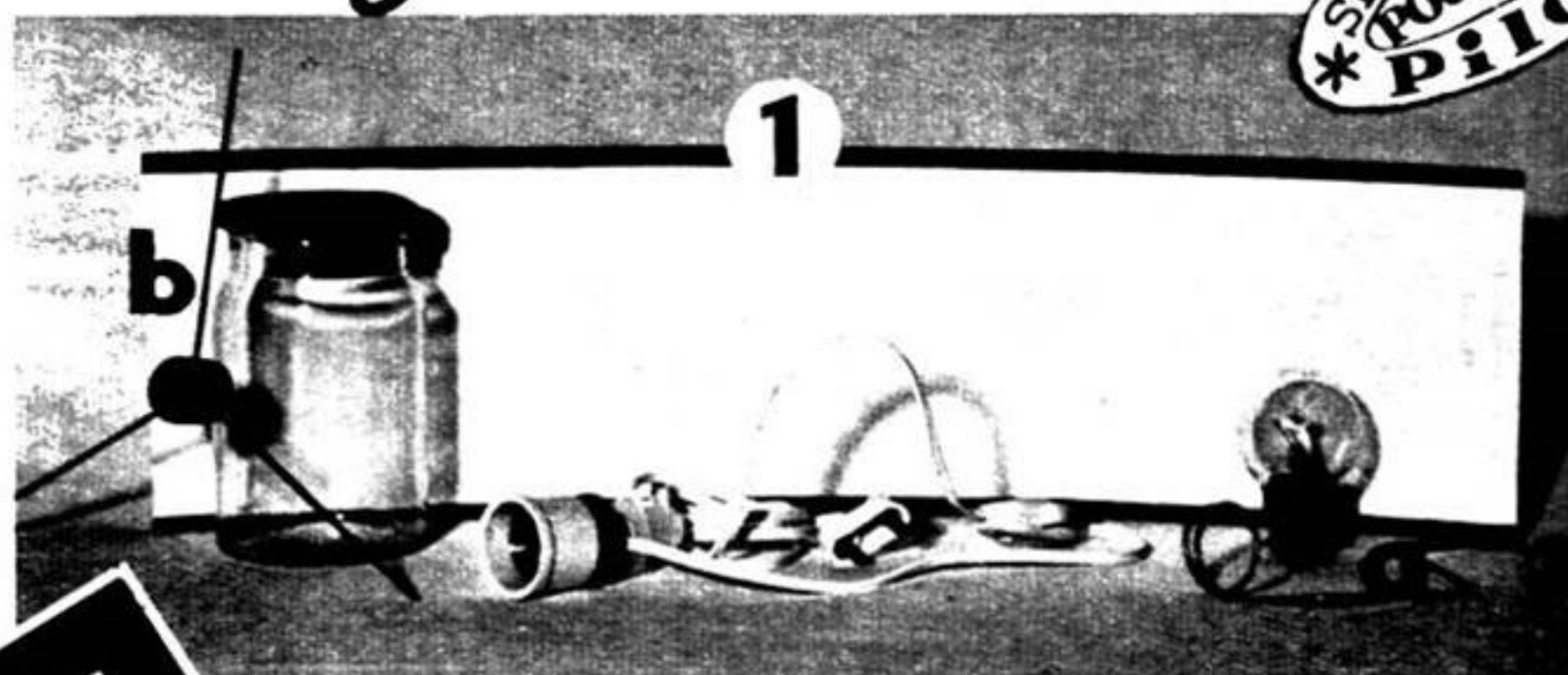
"SPÉCIAL
FÊTE des MÈRES"

OPÉRATION LAMPE

Chaque année, à la fin du mois de mai, revient une date que vous n'oubliez pas : la Fête des Mères. C'est pourquoi, aujourd'hui, notre « Self-Jouet » habituel est devenu un « Self-Cadeau ». J'ai préféré reporter à jeudi prochain la suite de notre « Grand Circuit Pilote » et vous donner, avec une dizaine de jours d'avance pour que vous ayez le temps de la fabriquer, la façon de faire vous-même une lampe qui sera non seulement agréable mais utile à votre maman.

Au choix, vous avez trois modèles et chacun de nos amis (ci-dessus) a choisi le sien : Jean-Michel Guillot vous propose la 1 (tambour), Jean-Louis Calmejaune, la 2 (dé) et Jacques Margotin, la 3 (herbier).

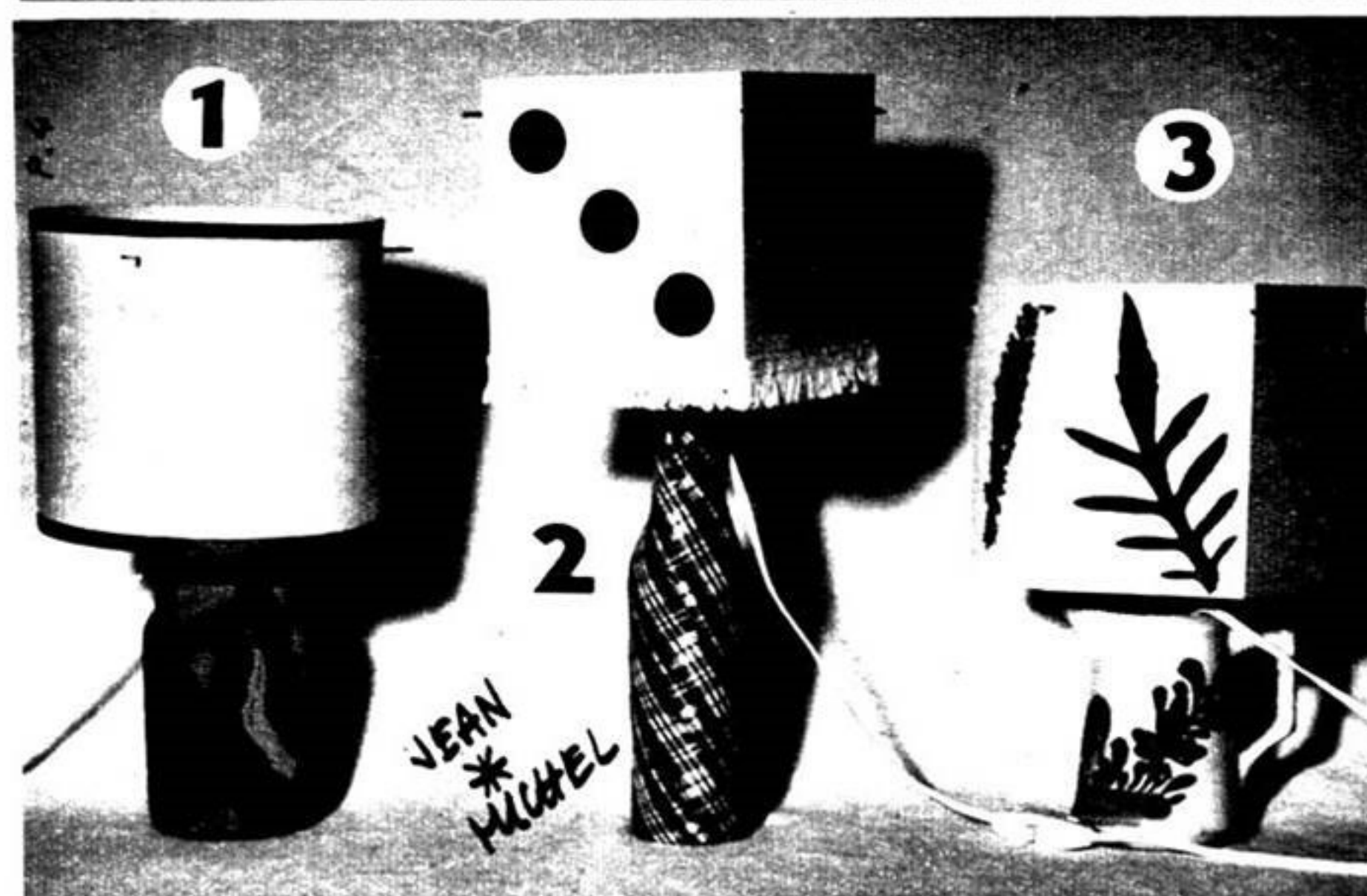
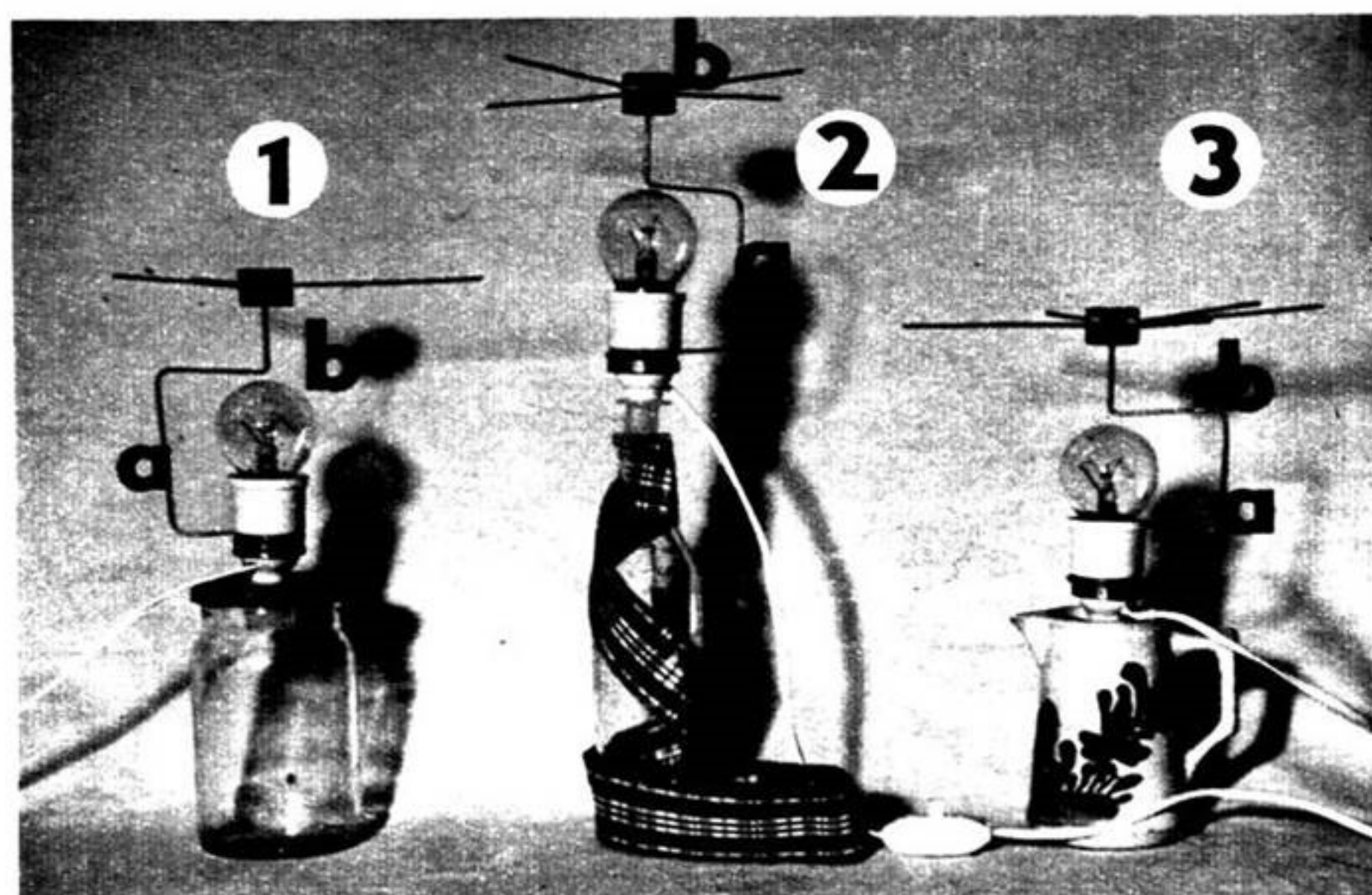
Toutes ces lampes sont équipées d'un système électrique tout fait, adaptable sur les bouteilles : vous pourrez l'acheter dans les grands magasins. Les abat-jour sont en bristol et les montures en fil de fer (a : montures en bracelet autour des douilles, b : croisillons de fil de fer piqués dans des demi-bouchons).



Modèle 1 (TAMBOUR). — Pot à confiture avec couvercle percé au centre pour emboîter le système électrique. Bande de bristol pour l'abat-jour cylindrique de 50×14 cm (proportions pour un pot de 12 cm). Croisillon trois branches (b). Peindre à la gouache et vernir le pot.

Modèle 2 (LE DÉ). — Petite bouteille et 2 m de ruban (c). Bande de bristol pour l'abat-jour carré de 13×52 cm + 0,5 cm de bande de collage (proportions pour une bouteille de 19 cm). Inciser les angles avant de plier. Croisillon quatre branches (b). Autour du bas de l'abat-jour : galon frangé facultatif.

Modèle 3 (HERBIER). — Petit pot à eau en porcelaine ou céramique. Bande de bristol pour l'abat-jour en polyèdre régulier à six faces. Chaque face de 13×8 cm, soit une bande de 13×48 cm + 0,5 cm de bande de collage (proportions pour un pot de 11 cm). Inciser les angles avant de plier les faces. Croisillon six branches (b). Faire une roue de carton (d) à coller dans le pot pour y piquer le système électrique... Avant le pliage de l'abat-jour, coller dessus, à plat, des feuilles (de vraies feuilles) séchées à l'avance.



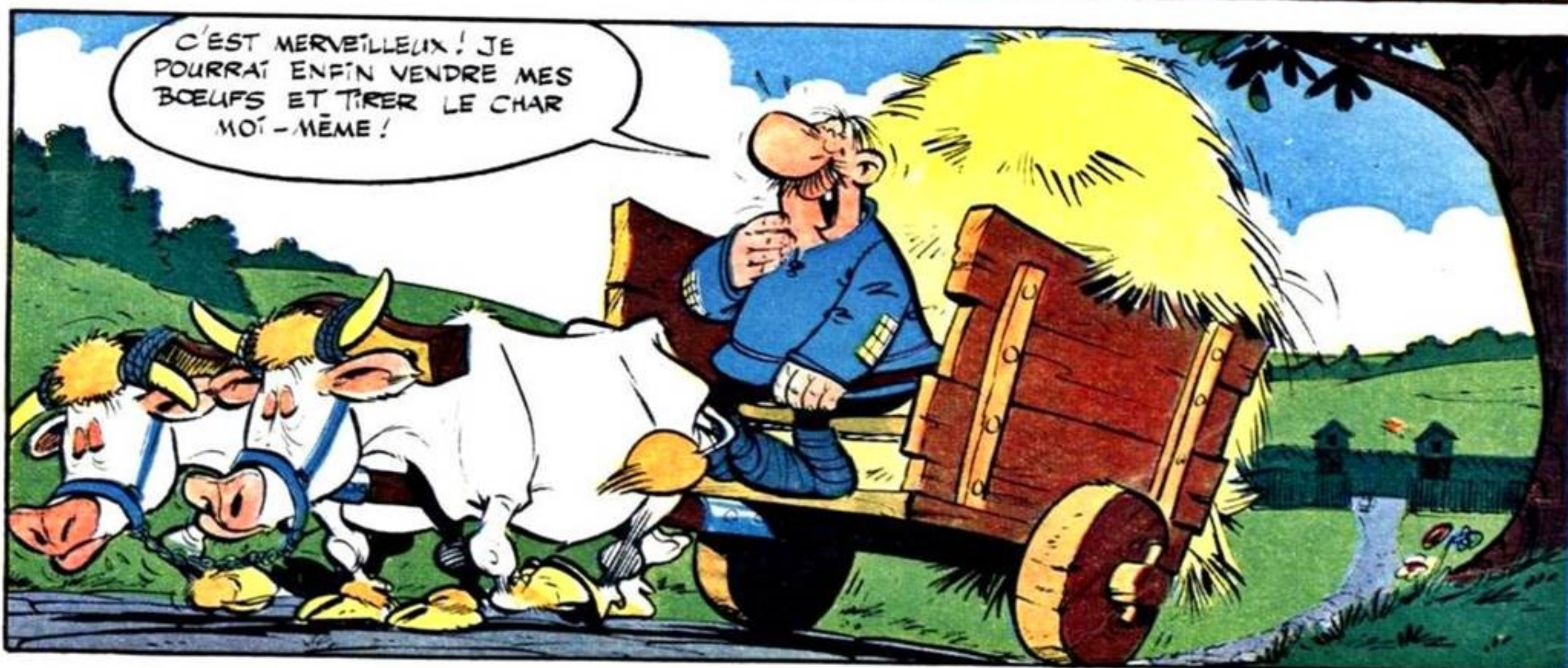
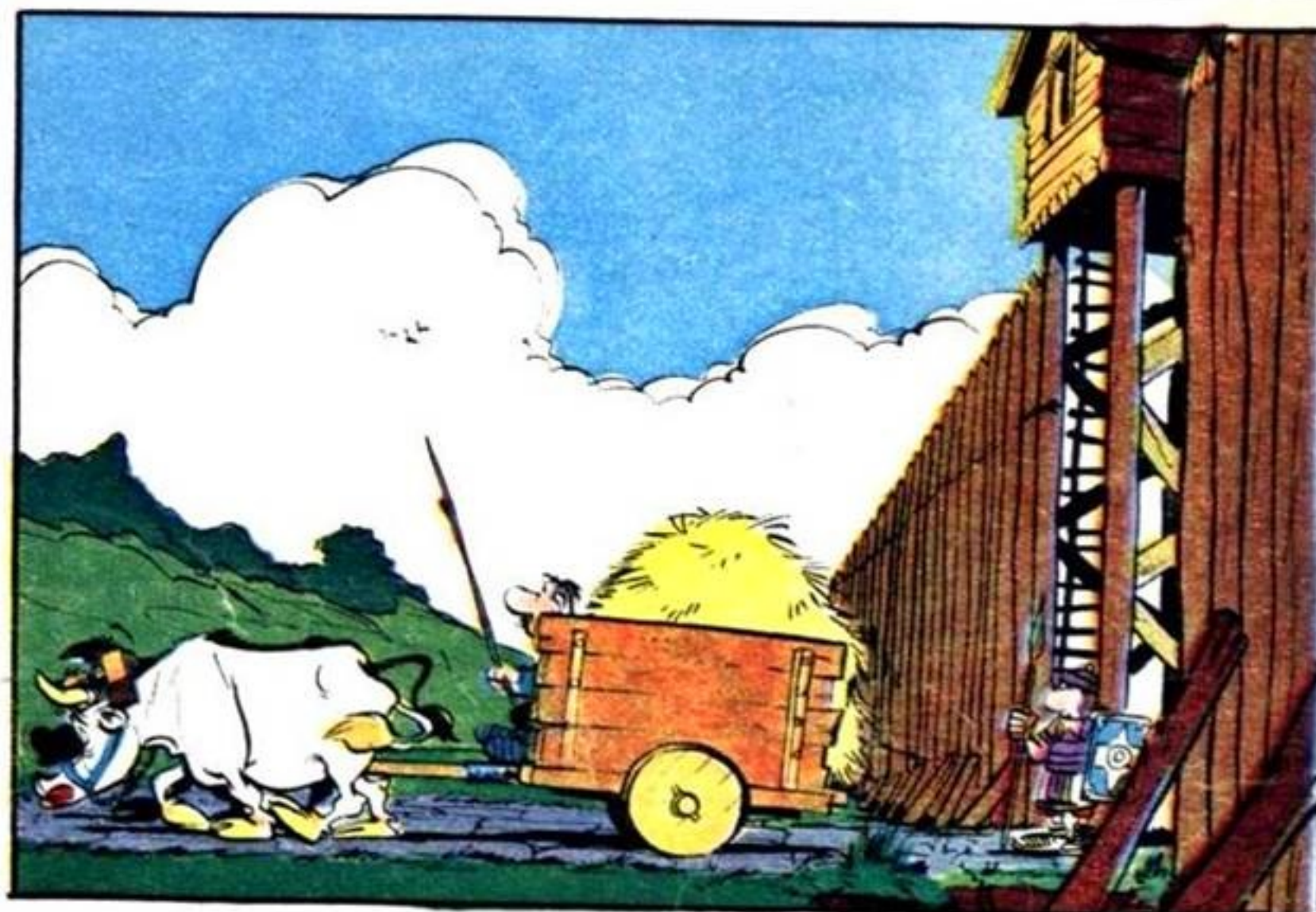
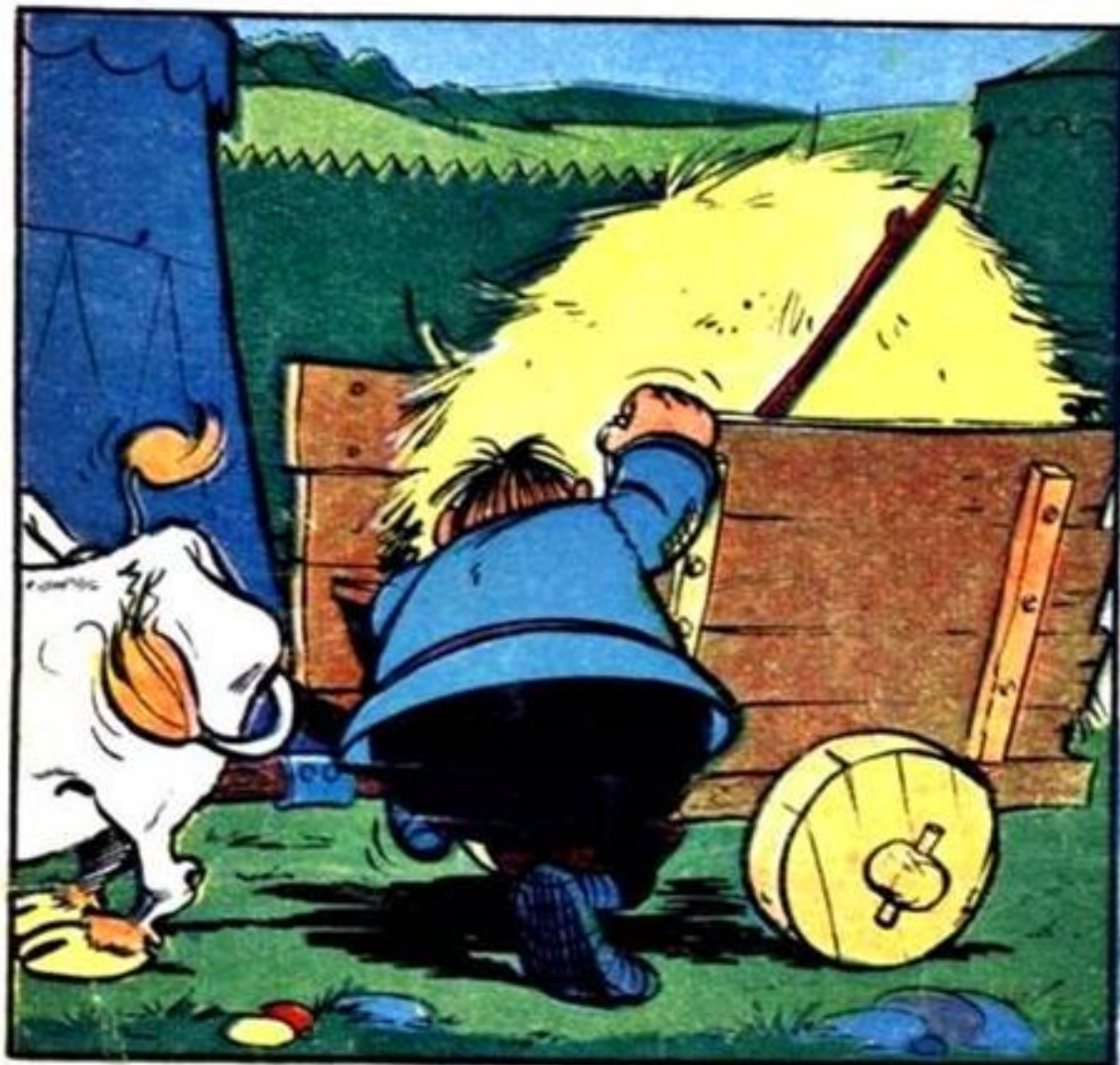
Astérix

DESSINS: **UDERZO**

TEXTE: **GOSINN Y**

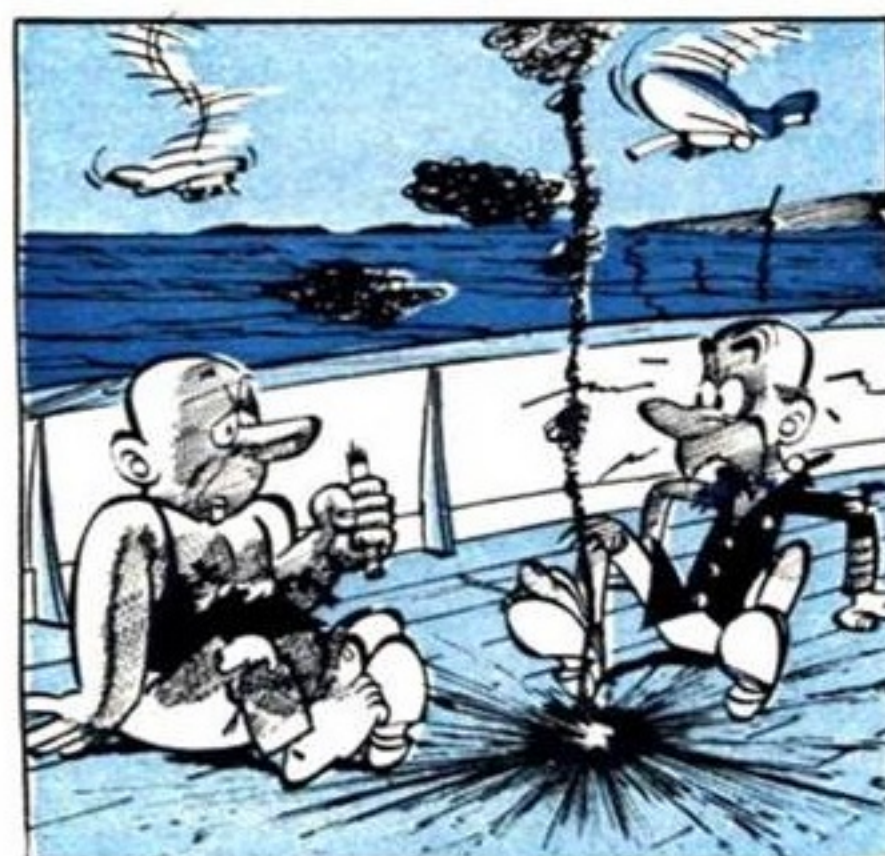
LE GAULOIS

RESUME. — Astérix et Panoramix, prisonniers des Romains, ont fabriqué une potion magique que Caius Bonus a essayée sur un paysan.



Jacquot le mousse

RESUME. — Le S.S. Bouchon a transporté des munitions, alors que l'équipage croyait transporter des oranges. En revanche, le général Capisto a reçu des oranges au lieu de recevoir des munitions. Mais tout est bien qui finit bien...



ils sont aussi vrais que les vrais
les modèles réduits de

the
LINDBERG
line

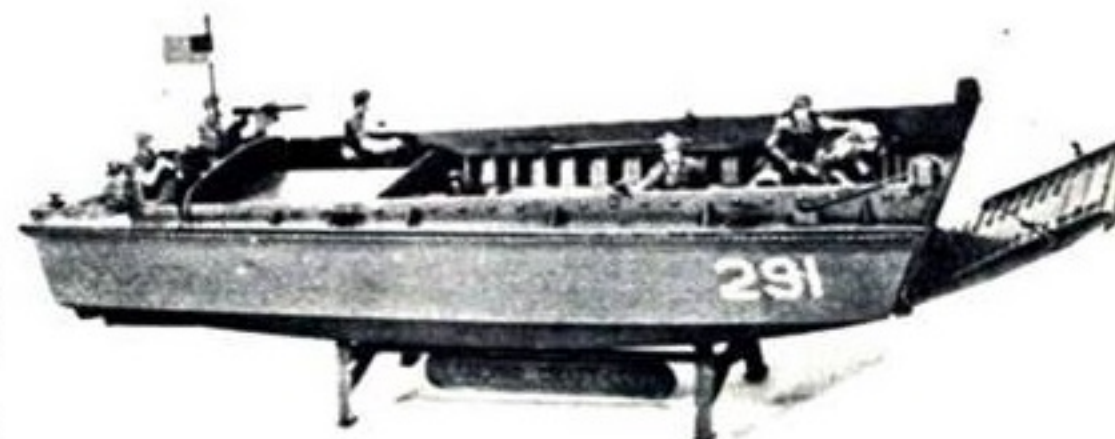


Les modèles réduits Lindberg en matière plastique, mondialement réputés, sont la reproduction exacte, minutieuse, absolument à l'échelle, avec tous les détails, des vrais. Ils forment la collection la plus complète, depuis les vieux biplans de la guerre 14-18 jusqu'aux "Jets" les plus récents.



LINDBERG présente le modèle du mois : la
L. C. V. P.

bateau de la marine américaine, utilisé pour les débarquements rapides sur les plages. Ce modèle réduit navigue avec un moteur électrique et transporte un équipage de 6 membres, armés et en uniforme.
... et vous rappelle le HAWKER HUNTER avec son chariot de piste ; pilote avec siège éjectable, train d'atterrissage rentrant.
... et le Messerschmitt 262



équipage de 6 membres armés et en uniforme

Indiquez-nous les modèles français ou étrangers que vous aimeriez avoir dans votre collection. Notice illustrée gratuite CA ou catalogue 25 illustré de 24 pages en 8 couleurs contre 1 NF en timbres-poste à

Société J. R. 6, rue Cauchois — Paris-18*

Dans tous les grands magasins spécialistes du modèle réduit et marchands de jouets.

concessionnaire exclusif pour la France et l'Union Française Ch. Vuillaume

LES GRANDS MOMENTS D'UNE PARTIE DE RUGBY



Voici une belle illustration d'une remise en jeu à la touche. Les avants des deux camps sont alignés en deux files, perpendiculairement à la ligne de touche. Un joueur du camp qui n'a pas fait sortir le ballon, le N° 5 blanc, lance entre les deux lignes et les plus grands sautent pour attraper.

TOUT d'abord, il est bon de savoir qu'une partie de rugby dure deux périodes de 40 minutes séparées par une mi-temps de cinq minutes. L'arbitre siffle la fin du match sur un arrêt de jeu : touche, mêlée, pénalité, touché en but ou sortie en ballon mort.

Les joueurs doivent avoir des crampons en bon état et ne sont pas autorisés à avoir des bagues ou des boucles de ceintures métalliques pour ne pas se blesser ni blesser un autre joueur. Les joueurs de la ligne d'avants ont la tête encastrée : de même les talonneurs piliers, deuxième ligne ou troisième ligne centre, portent souvent des protège-oreilles.

Au cours du jeu, il est fréquent que le ballon sorte du terrain : dans ce cas, c'est le camp qui n'est pas responsable de cette sortie du ballon qui remet celui-ci en jeu de l'endroit où le juge de touche a levé son drapeau.

Toulouse servira de cadre dimanche à un grand match de rugby qui opposera le F. C. Lourdes à l'A. S. Béziers. L'enjeu : le titre de champion de France ; la récompense : la garde pendant douze mois du prestigieux « Bouclier de Brennus », objet d'art confié pendant un an au club champion de France.

A six reprises, ce bouclier fut confié aux équipiers de Jean Prat. Champions de France en 1948, 1952, 1953, 1956, 1957 et 1958, les Lourdaux détiennent un record difficilement battable.

Cependant, les Lourdaux se méfient énormément de Béziers : les Biterrois ne les ont-ils pas battus à deux reprises pendant la première phase du championnat ? Les dernières performances de Béziers, qui a éliminé Mont-de-Marsan en quart de finale et fait jeu égal avec Pau en demi-finale, confirment que l'équipe commandée par Pierre Danos a l'intention de ramener à Béziers le « Bouclier ».

LA TOUCHE

Les deux camps sont alors nettement séparés avec défense absolue de pénétrer chez l'adversaire tant que la remise en jeu n'est pas faite. Le joueur qui fait la remise en jeu lance le ballon à la perpendiculaire, entre les deux lignes d'avants qui se sont alignées pour tenter de gagner la balle. Evidemment, ce sont les joueurs les plus grands et possédant une belle détente qui sont les plus capables de prendre la balle (L'équipe de France est bien dotée avec Mommejat, Larrue, Celaya et Crauste.)

Pour gagner du terrain, une équipe n'attaque pas toujours à la main, elle préfère souvent donner un long coup de pied qui fait sortir le ballon du terrain trente ou quarante mètres plus loin. On dit alors que le joueur a trouvé une belle touche. (Là encore l'équipe de France est bien armée avec le Dacquois Albaladejo, le Parisien Michel Vannier ou le Viennois Bouquet qui ont tous un solide coup de pied.)

LA MÊLÉE

Lorsque la touche n'est pas droite, ou qu'un joueur fait une passe en avant, ou bien une faute légère, on joue une mêlée. Les huit avants se rassemblent, se tiennent les uns aux autres : trois en première ligne,

deux en deuxième ligne et trois en troisième ligne. On n'est pas obligé d'être huit en mêlée mais on doit être trois en première ligne obligatoirement.

Le demi de mêlée du camp non fautif introduit la balle dans la mêlée entre les deux lignes d'avants qui, grâce à la poussée ou l'habileté des joueurs de première ligne, tentent de conquérir le ballon.

Pendant que les avants essayent de gagner ainsi la balle, les demis, trois-quarts et même l'arrière se tiennent prêts pour attaquer ou pour défendre.

En rugby, il faut veiller à deux choses pour ne pas être pénalisé pour hors jeu :

1° Ne pas entrer dans le camp adverse avant que cela soit permis. En effet, lorsque le jeu est arrêté pour jouer une touche ou une mêlée ou bien pour remettre en jeu au centre du terrain ou aux 22 mètres, ou encore pour qu'un joueur puisse botter un coup de pied de pénalité ou un arrêt de volée sifflés par l'arbitre, les deux camps doivent être nettement séparés, un peu comme si l'on avait fait descendre du ciel une barrière sur toute la largeur du terrain. Il faut attendre que le ballon ait été joué pour que cette barrière soit levée.

2° Ne pas se trouver devant le joueur de son camp qui porte le ballon. Si l'on reçoit une balle en avant de son partenaire, l'arbitre ne punira que par une mêlée mais, si le fait de se trouver en avant du joueur de son camp qui a la balle en main ou qui a botté le ballon, gêne la défense adverse, on est l'objet d'une pénalité.

Enfin, dans une partie de rugby, seul le joueur qui porte le ballon peut être stoppé et le joueur plaqué doit immédiatement lâcher le ballon. Les autres joueurs ne doivent être ni plaqués ni gênés.

à la semaine
prochaine
Moncla



La semaine prochaine :
"INITIATION AU BALLON OVALE"

UNE AVENTURE DE "L'HOMME A LA VOITURE ROUGE"

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME. — Envoyés sur l'« Atoll Alpha » pour rejoindre les volontaires qui s'entraînent en vue du premier vol interplanétaire, Stéphane, « l'Homme à la voiture rouge », et son ami Claude Perquet, sont soumis par le chef « Eprouvette », à un entraînement intensif et inhumain pour durcir leur corps et annihiler leur volonté.

VII

« L'EPREUVE DE LA NUIT »

— Ah ! oui, bonhomme ! En cet instant, j'ai vraiment cru que j'allais devenir fou !... et quand j'ai senti s'alléger sur mon échine le poids de la masse métallique, il m'a fallu un bon moment pour réaliser que le plafond commençait à remonter.

Perquet et moi, nous sommes restés longtemps sans bouger, allongés sur le ventre et la face contre terre. J'entendais sa respiration et la mienne, rauques, cherchant leur rythme normal ; une rage douloureuse nous mordait le cœur. Car enfin, le fait est là : quels que soient les moyens employés pour y parvenir, l'Eprouvette venait de nous soumettre à sa volonté. Et nous venions de comprendre que cette espèce de démon ne reculerait devant rien pour briser en nous toute velléité de résistance, toute initiative personnelle, tout ce qui fait ordinairement qu'un homme est un homme.

Bon ! ça, c'est une épreuve qui méritait d'être cotée. Mais n'oublie pas, bonhomme, que ça ne représente qu'un hors-d'œuvre. C'est seulement après que la véritable fête a commencé.

Il faut donc que je passe sur des tas de souvenirs qui ne sont que des détails comparés aux épreuves qui nous ont réellement marqués et auxquelles je veux arriver.

Sitôt après cette « punition », nous avons réintégré l'équipe.

Et, le même jour, nous avons participé à l'« exercice » que les autres avaient déjà exécuté avant notre arrivée, et qu'ils devaient recommencer à cause de notre retard. Tu te souviens ? C'est même ce qui avait déclenché la bagarre dans la carrée le premier soir.

Cet exercice consistait à faire une plongée de plus de cent mètres dans l'Océan. Histoire d'éprouver notre endurance à la pression des éléments, en l'occurrence à celle de l'eau. Là aussi, il y aurait fort à décrire. A cent mètres au fond de la mer, bonhomme, on se sent tout petit, tout petit. On ne pense qu'à une chose : tirer le plus possible dans le masque à oxygène, ce qui fait bouillonner le sang dans les tempes et frapper le cœur dans la poitrine... Et c'est un cercle infernal. Car plus le sang bouillonne et plus le cœur frappe, plus on a tendance à tirer dans le masque. On perd tout contrôle de soi, on a envie de se débattre, mais on ne peut même pas. La pression vous paralyse et c'est un effort de tous les diables que de seulement avancer une jambe devant l'autre. On en vient à envier les poissons qui nous entourent et qui passent en se frottant à nos scaphandres, comme pour nous narguer. On se sent incorporé à la faune aquatique comme de gros poissons infirmes. Une sale impression de n'être rien.

Mais puisque nous en sommes au rayon « liquide » j'en viens tout de

suite à une épreuve que Claude et moi, nous avons appelée depuis : « l'épreuve de la nuit ».

Ça s'est passé environ huit jours après notre arrivée. Jusqu'alors, nous avions fait des exercices d'ensemble, je veux dire tout le groupe ensemble. Ce matin-là, dès notre réveil, le Rouquin nous demande de passer dans la salle du « Briefing ». Nous voilà donc tous les sept assis chacun sur un cube métallique, face au Rouquin qui domine sur son estrade. Il faut quand même te dire que nous avions

nir de l'allure que nous avions avant d'arriver sur l'Atoll.

C'est donc ainsi que, ce matin-là, nous attendions dans la salle du Briefing. Je ne vis même pas l'Eprouvette entrer. Je ne m'aperçus de sa présence sur l'estrade, à côté du Rouquin, que lorsque sa voix me fit doucement sortir d'une torpeur ou plutôt d'un abrutissement qui m'envahissait chaque jour un peu plus...

— Messieurs, disait l'Eprouvette, de la petite voix fluette qu'il prenait

... Soudain le sol se dérobo sous mes pieds et me voilà déboulant comme une avalanche sur les parois abruptes d'un gouffre qui me paraît sans fond...

changé d'allure en huit jours. Sur chaque visage, une barbe à limer de la tête, les traits tirés de fatigue, avec des coulées de sueur qui laissaient, en séchant, une espèce de crasse grise au fond de nos rides.

Nous n'étions pas encore des monstres, mais, déjà, une sorte d'anthropoïdes, ce qui ne nous rassurait en rien sur l'avenir. Nous étions devenus bargeux, méchants, irascibles. Et il fallait que nous fassions de gros efforts, Claude et moi, pour nous souve-

pour ses « briefing », messieurs, nous allons en venir dès ce matin à des épreuves de second degré.

Et il souriait, comme s'il s'était agi d'une récompense, d'une distribution de prix ! Au fond, c'était peut-être ça, pour lui, « les épreuves du second degré ». Mais pour nous, le goût saumâtre que nous avions gardé des épreuves du premier degré nous laissait assez mal augurer de ce que pourraient être celles du second degré. Et quand nous entendimes l'« Eprouvette » dire :

RIVIÈRE: "RENDEZ-VOUS AVEC MES ACCUSATEURS AU SOMMET DE L'ISOARD"

JE crains fort, mes bons amis, que mes propos ne soient pas très joyeux aujourd'hui. Je me trouve encore sous le coup de plusieurs désillusions et j'ai peur de vous avoir déçus lors de mon récent match-poursuite contre Jacques Anquetil. Celui-ci m'a infligé une défaite devant 5000 personnes, sur la piste du Parc des Princes, et cette défaite a fait couler beaucoup d'encre ! Un journaliste de mes amis a écrit, quelques jours après cette malheureuse rencontre : « Avant de chercher une explication à la défaite de Rivière, nous voulons espérer que ce faux pas est dû seulement à l'incohérence de sa préparation actuelle. Le crack de Rapha-Gemini, partagé entre la piste et la route, la poursuite et les critères, s'apprête à en terminer avec ce régime irrationnel pour sacrifier exclusivement à la route. Une simple question : l'impérieuse nécessité de penser « route », avant tout, a-t-elle diminué Rivière ? Nous voulons fermement l'es-

pérer, sans cacher néanmoins... que l'alarme est donnée ! »

Je suis d'accord avec ce reporter : il s'agit bien d'un cri d'alarme ! Certains de ses confrères ont saisi l'occasion pour m'infliger une volée de bois vert, et pour comparer mes résultats actuels à ceux de Jean Graczyk ou de Pierre Everaert. Me voici installé, donc, sur la sellette des accusés ! On me permettra, je pense, de présenter ma défense. Tout d'abord, je ne cherche aucune excuse à ma défaite devant Anquetil qui « marchait » très fort, et abordait cette rencontre avec une plus grande tranquillité d'esprit : il était le challenger, et n'avait rien à perdre dans cette course improvisée. Improvisée, en effet, car je devais rencontrer le Suisse Alfred Ruegg, récent vainqueur de Tom Simpson, alors que le Normand, lui, devait fournir

la réplique à l'Italien Romeo Venturini. Seul, le forfait de ce dernier, survenant quarante-huit heures avant la réunion du Parc, conduisit les organisateurs à modifier leur programme, et à m'offrir Anquetil pour adversaire : un fameux cadeau ! Je connaissais Ruegg, et je savais ses possibilités en poursuite ; j'avais la certitude de le battre, et de le battre confortablement. Assuré de mon coup, je n'avais pas jugé utile de m'entraîner sur la piste, préférant poursuivre ma préparation routière en vue des tâches qui m'attendent dans les semaines à venir, et plus particulièrement, durant le Tour de France. Il est évident que j'aurais changé mon fusil d'épaule si j'avais su plus tôt que Jacques Anquetil serait mon adversaire. Dès les premiers tours, je me suis aperçu que la carburation se faisait mal ! J'appuyais sur les pédales, mais mon vélo n'avancait pas. J'avais commis l'erreur de monter un braquet insuffisant — 51 x 15 contre 52 x 15 pour Anquetil — et j'éprouvais l'impression désagréable de pédaler dans le vide. Dès la mi-course, la cause était entendue. Et Jacques Anquetil avait gagné. Je le félicite chaleureusement de cette victoire, et j'en profite pour lui rappeler la promesse qu'il m'a faite le soir même : « Ne t'en fais pas, tu auras ta revanche aux championnats du monde ! » C'est là mon vœu le plus cher : qu'il participe, lui aussi, à la compétition mondiale ; lui, et Rudi Altig...

EN FORME POUR LE TOUR !

Le fond de ma pensée, c'est que... le Tour de France sera très meurtrier, et très disputé, cette année. Or, je me suis fixé pour but suprême de ramener le maillot jaune à Paris. Je désire aborder le Tour avec des réserves intactes, et engager la

lutte avec des armes neuves que n'auront pas émoussées les batailles du début de saison. Je tente un coup de poker, je le sais : je gagne le Tour ou je perds tout... à moins que d'ici-là, je n'aie gagné une autre course, le championnat de France, par exemple ! Mais j'accepte les risques du jeu, et je suis convaincu que cette manière reste la meilleure. Dans le passé, elle a engendré les plus belles victoires ; celle de Coppi en 1949, celle de Koblet en 1951, celle de Louison Bobet en 1953, et celle de Charly Gaul en 1958.

Je suis disposé à prendre certains engagements envers vous, et des paris avec ceux qui m'ont si durement critiqué ces derniers jours : fixons-nous un rendez-vous... au sommet du col de l'Isoard ! Si je ne suis pas parmi les premiers là-haut, vous aurez le droit de penser : « Notre ami Roger s'est fourré le doigt dans l'œil ; il a mal calculé son affaire ! » Moi, je n'envisage pas cette éventualité. J'ai une confiance de fer pour ce Tour de France auquel je pense intensément depuis plus de six mois. Alors, nous sommes d'accord : rendez-vous au sommet de l'Isoard, en juillet prochain. D'ici-là, nous aurons l'occasion encore d'échanger des idées, et je profiterai de nos confrontations hebdomadaires pour répondre à vos nombreuses lettres, nombreuses et sympathiques. Je vous tiendrai au courant de mes activités, et je vous ferai partager, comme aujourd'hui, mes joies, mes soucis, mais aussi... mes déceptions. Car la vie est faite de tout cela ; le bon, le moins bon, et le mauvais. Aujourd'hui, c'était du mauvais !

Rivière
(A suivre.)

LES CARNETS DE ROGER RIVIÈRE

« Nous allons en venir dès ce matin à des épreuves de second degré... » nous levâmes tous la tête, et franchement, cela eut le don d'éveiller en nous une curiosité que nous imaginions avoir perdue à tout jamais.

— Désormais, continua l'Eproutte, vous travaillerez non plus tous ensemble, mais par équipes de deux.

Il se tourna alors vers le Rouquin :

— Vous désignerez immédiatement ces équipes.

Puis il nous fit face à nouveau :

— Messieurs, je ne vous cache pas que ces épreuves seront assez pénibles, surtout les premières, évidemment ! tant que vous ne vous serez pas complètement débarrassés de toute sensibilité, tout ce que je vous demanderai de faire sera pénible. A vous de vous durcir l'esprit et le cœur le plus rapidement possible. Je dis cela dans votre intérêt.

» Je sais que certains pensent que cet entraînement est inhumain. Or, c'est inexact. Cela l'aurait été peut-être il y a encore quelques années. Mais, il y a quelques années, les voyages interplanétaires n'existaient que dans le domaine du rêve. Aujourd'hui, tout est à reconsidérer. Ce qui était inhumain ne l'est plus ! Aujourd'hui, le corps doit s'adapter à la technique et l'esprit doit s'adapter au corps. Messieurs, je vous annonce donc pour ce matin une entreprise dangereuse. Je ne vous donnerai aucun détail la concernant. Car son imprévu fait partie intégrante du test auquel je vais vous soumettre... la seule chose que je peux vous dire, et ce sera mon unique mise en garde, c'est qu'il y va de la vie de chacun d'entre vous.

Et comme s'il venait de dire la chose la plus naturelle du monde, il eut un bref sourire crispé au coin des lèvres, puis il disparut dans la cloison.

Ecoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

Le Rouquin désigna les équipes. Claude Perguet eut, pour co-équipier, le type à la peau basanée et tannée qu'on avait surnommé le « Pru-

neau ». Quant à moi, le Rouquin me désigna pour aller de pair avec « La Tomate », tu sais, celui qui ressemblait à un ballon de football barbouillé de sang de bœuf...

Seulement, Perguet et moi, séparés, ça n'allait plus du tout. Et d'un seul clin d'œil, nous nous étions tellement compris que Claude passa à l'attaque et interpella le Rouquin.

— Hé ! dites... ça ne vous ferait rien de nous laisser ensemble, mon copain et moi ?

Le Rouquin eut une sorte de rugissement, comme si on lui avait brûlé la langue.

— Y a pas de copains qui tiennent. On n'est pas là pour être copains. Les copains, vous vous en ferez plus tard, chez les Martiens !

Et le voilà parti d'un éclat de rire idiot, et les autres qui enchaînaient... Seuls, Perguet et moi, nous reniflions notre hargne, sachant ce qu'il en coûterait de la cracher. Le Rouquin donne son fameux ordre :

— Gueule dedans !

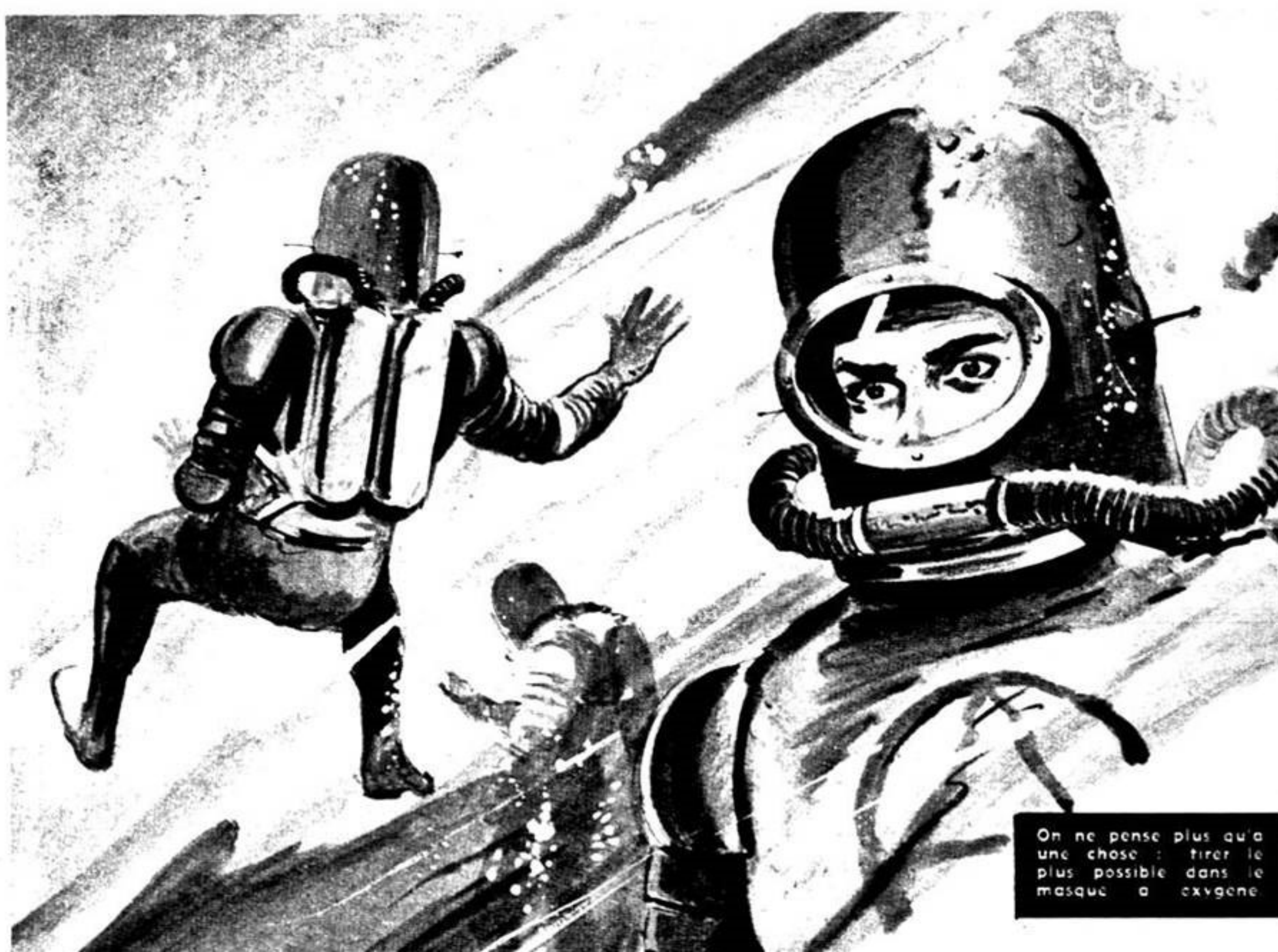
Nous vissons nos cadres de scaphandre. Puis le Rouquin nous fait signe de le suivre. Nous sortons de la salle du « Briefing ». Le couloir, le réfectoire-dortoir, puis, curieusement, nous voici tous dans la salle aux parois métalliques que nous reconnaissons trop bien : la salle au plafond mouvant. Face à nous, une porte glisse le long de la paroi. Nous sommes deux par deux, en ligne. Même le Rouquin a choisi son co-équipier. Il fait signe aux deux premiers d'avancer. Il s'agit de la « Courgette » et du « Confetti ». Un autre signe : les deux types franchissent le seuil de la porte et s'engouffrent dans une pénombre. La

porte se referme sur eux... Nous attendons... le temps passe... peut-être dix minutes... La porte s'ouvre à nouveau. Nouveau signe du Rouquin. Les deux suivants — c'est Perguet et le Pruneau. Je vois Perguet qui se tourne à demi vers moi, mais je ne vois pas son visage à travers le masque du scaphandre. Je ressens un pincement au cœur quand, avec son co-équipier, il franchit le seuil de la porte et qu'ils sont happés par la mystérieuse pénombre. La porte se referme sur eux. Nouvelle attente. La porte s'ouvre pour la troisième fois. Troisième signe du Rouquin. C'est à mon tour de m'engouffrer dans ce nouveau cauchemar... avec naturellement « La Tomate » comme partenaire. Nous avançons... un pas encore. Nous sommes de l'autre côté. Je me retourne. La porte a glissé derrière nous. La Tomate et moi, instinctivement, nous nous sommes rapprochés l'un de l'autre, et nous essayons de nous rendre compte de l'endroit où nous nous

trouvons. Impossible ! Une buée épaisse nous enveloppe, une espèce de vapeur ouatée se colle aussitôt au hublot de notre scaphandre... Bientôt, je n'aperçois même plus La Tomate... je ne sais qu'une chose, c'est qu'il faut avancer... je tends les bras devant moi comme un aveugle, et à tâtons, palpant le vide devant moi, je m'enfonce dans une obscurité qui se fait de plus en plus épaisse... une dizaine de pas chancelants puis, soudain, le sol se dérobe sous mes pieds et me voilà déboulant comme une avalanche sur les parois abruptes d'un gouffre qui me paraît sans fond...

(A suivre.)

LA SEMAINE PROCHAINE :
« L'ANGOISSE DU FOND DE L'OMBRE »



On ne pense plus qu'à une chose : tirer le masque à oxygène



Michel TANGUY



DESSINS : **UDERZO**

TEXTE : **J.M. CHARLIER**

RESUME. — Darnier et Saint-Hélier, de l'Ecole de Chasse de Meknès, ont été abattus par un jet mystérieux, au-dessus de l'Anti-Atlas. Tous les avions de la base les recherchent...

SANS MÊME SE CONCERTER, LES DEUX PILOTES, FAISANT FI DE LEUR PROPRE SÉCURITÉ, ONT AUSSIÔT MIS LE CAP SUR LE MINCE FILET DE FUMÉE NOIRE...



ALLO...TURBAN JAUNE 1 APPELLE CABANE...VENONS DE REPÉRER COLONNE DE FUMÉE SUR LA PENTE OUEST DE L'AÏN-KEBIR... JE VOUS RAPPELLE À LA VERTICALE DE CE POINT.

ET QUELQUES SECONDES PLUS TARD...

TONNERRE...RE...REGARDE... C'EST...C'EST BIEN UN ZINC...ET UN T-33...IL A PERCUTÉ LA MONTAGNE... IL N'EN RESTE RIEN !!!



ST HÉLIER OU DARNIER?... POURRU QUE LE PILOTE AIT PU SAUTER... LAVERDURE, ALERTE LES SERVICES DE SECOURS IMMÉDIATEMENT... JE VAIS TENTER D'IDENTIFIER L'AVION. IL Y A DES DÉBRIS ÉPARPILLÉS DANS UN RAYON DE CENT MÈTRES ET CERTAINS ONT ÉCHAPPE AU FEU...

RISQUANT SA VIE, MICHEL TANGUY PLONGE EN RASE-MOTTES, AUX CREUX DE L'ÉTROITE VALLÉE ENNEIGÉE...



LÀ...UN DÉBRIS DE LA DÉRIVE... JE SUIS PRESQUE CERTAIN QU'IL S'AGIT DU TAXI DE ST HÉLIER... TONNERRE! SEUL UN HÉLICOPTÈRE POURRAIT PARVENIR JUSQU'ICI ET ENCORE, SANS SE POSER...

ALLO...ALLO! TURBAN JAUNE 2 À CABANE...VENONS DE DÉCOUVRIR POINT DE CHÛTE D'UN T-33...VOICI LA POSITION EXACTE DE L'AVION...

ET TANDIS QUE MICHEL TANGUY ET LAVERDURE, LE DÉSÉSPÉRÉ AU CŒUR, PRENNENT LE CAP-RETOUR...



ALLO...CABANE À TURBAN JAUNE... BIEN COMPRIS VÔTRE MESSAGE...EXCELLENT TRAVAIL...

NOUS DEMANDONS D'URGENCE UNE ÉQUIPE DE SECOURS PARACHUTISTE QUI SERA LARGUÉE LE PLUS PRÈS POSSIBLE DU LIEU DE L'ACCIDENT... AVEZ-VOUS RELEVÉ DES INDICES D'UNE SURVIE POSSIBLE DU PILOTE?... OVER...



ALLO...TURBAN JAUNE 2 À CABANE... AUCUNE TRACE DU PILOTE... L'APPAREIL A ÉTÉ PULVÉRISÉ PAR LE CHOC... NOUS N'AVONS PAS RELEVÉ LE MOINDRE SIGNE DE VIE...



CEPENDANT, SUR L'ATLANTIQUE, LE MYSTÉRIEUX PORTE-AVIONS COMMENCE À RECUEILLIR SES APPAREILS RETOUR DE MISSION.



ET UN PEU PLUS TARD...

...ET POUR POUVOIR ME DÉGAGER, J'AI ÉTÉ CONTRAINT D'OUVRIR LE FEU ET DE DESCENDRE DEUX CHASSEURS FRANÇAIS DU TYPE T-33...



HEIN?

JE SUPPOSE QUE CES AVIONS ONT EU LE TEMPS DE DONNER L'ALERTE?... C'EST IMPARDONNABLE!!!... MAINTENANT NOTRE PRÉSENCE EST CONNUE...L'ALARME VA ÊTRE DONNÉE...



TOUT N'EST PAS PERDU...



JACKO ET LES AUTOS PAX

A TRAVERS LE MONDE

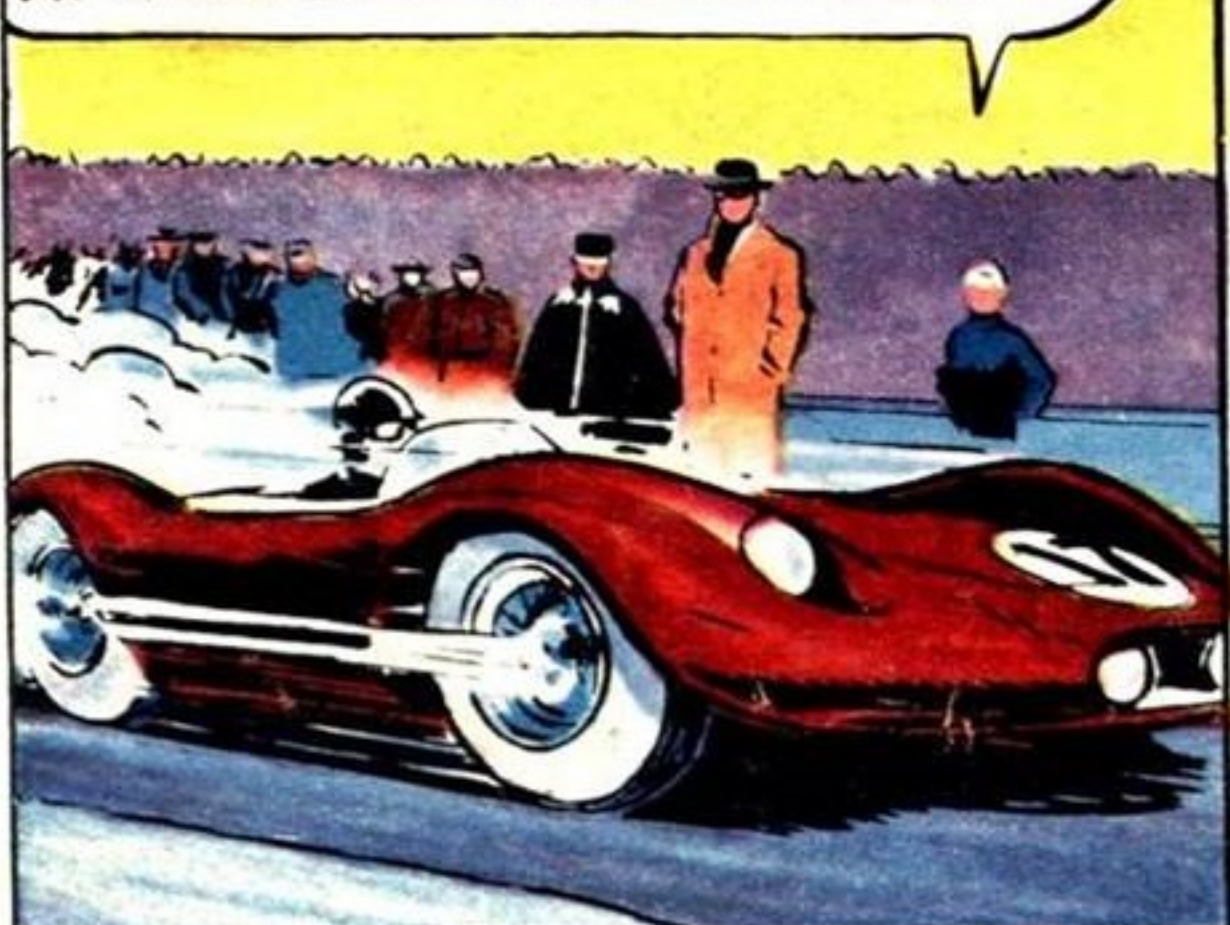
JACKO CONTINUE SES REPORTAGES SUR LES VOITURES QUI ONT SERVI DE MODELES AUX PETITES AUTOS QUE L'ON TROUVE DANS LES PAQUETS DE LESSIVE PAX (MODELES NORMAL ET FAMILIAL). AUJOURD'HUI, JACKO NOUS EMME NE AUX 24 HEURES DU MANS.



ATTENTION ! A 16 HEURES : DÉPART

LES VOITURES LES PLUS EN VUE SONT LES JAGUAR TYPE LE MANS, HABITUÉES DE L'ÉPREUVE : CYLINDRÉE 3.442 cm³ - PUISSANCE : 255 CV À 5.600 TOURS MINUTE - VITESSE 270 KMS À L'HEURE.

MAIS C'EST UNE MASERATI QUI EST PARTIE EN TÊTE ! TIENS, ELLE APPARTIENT À UN PARTICULIER.



C'EST FANTASTIQUE ! LA MASERATI EST LA SEULE QUI LUTTE CONTRE L'ÉQUIPE JAGUAR DÉCHAÎNÉE... QUEL BOULÉ !



ÉVIDEMMENT LA MASERATI PEUT ATTEINDRE 230 KMS À L'HEURE AVEC SES 230 CV À 5.500 TOURS MINUTE.



MA BOÎTE DE VITESSES A LÂCHÉ ! MAIS DE TOUTE FAÇON, JE NE POUVAIS PAS LUTTER SEUL CONTRE UNE ÉCURIE JAGUAR SI BIEN ORGANISÉE.



VOUS AVEZ QUAND-MÊME TENU 10H. BRAVO !

RECORD DE L'ÉPREUVE : PLUS DE 4.200 KMS PARCOURUS EN 24 HEURES - QUELLE MÉCANIQUE !



ALORS JACKO ? TU COMPRENDS POURQUOI J'AI CHOISI LA JAGUAR ET LA MASERATI POUR MES PETITES AUTOS DANS LE PAQUET FAMILIAL PAX !



MAMAN, ACHÈTE DU PAX FAMILIAL POUR FAIRE TA LESSIVE... MOI JE VOUDRAIS LA JAGUAR VERTE PUISQUE JE L'AI DÉJÀ EN GRIS ET EN BLEU ET LA MASERATI ROUGE COMME CELLE DES 24 HEURES.



REGARDE DONC SUR LA TABLE... TA MASERATI TU L'AS EN ROUGE MAIS LA JAGUAR C'EST UNE JAUNE !



LA MASERATI ET LA JAGUAR FONT PARTIE D'UNE SÉRIE DE 12 VOITURES (EN 11 COULEURS) QUE L'ON TROUVE GRATUITEMENT DANS LES PAQUETS DE LESSIVE PAX MODÈLE FAMILIAL.





DES LETTRES DE PARTOUT

par
SACHA DISTEL

CLAUDY ET MICHELINNE (sic : quel souci d'originalité !) Il n'est pas nécessaire d'apprendre le piano pour jouer ensuite de la guitare. Des êtres très doués comme Django Reinhardt, dont je vous ai entretenu la semaine dernière, n'ont jamais appris le solfège : mais ils étaient particulièrement, je dirai même génialement, doués !

Pour vous, comme pour CHRISTIAN LEFEVRE, MARIE, HELENE ET ALI-NE, ARLETTE ARMANGAU, MONIQUE BERNHARDT, MICHEL WARTELLE, MICHELE TAVERNIER... les photos suivront.

ROLANDE WEILL : On m'a transmis votre lettre. « Oui » est la réponse à vos deux questions.

PATRICIA BARBIER : Mon adresse est celle de « Pilote ». C'est tout au moins celle où je reçois mon courrier.

ANNE-MARIE LA POETESSE : Merci. J'attends les rimes !

EDDY KUBETAT : Patience : la photo arrivera un jour...

JOELLE ET SES AMIES : J'attends de pied ferme le fer à cheval... La boxe, dans « Les Mordus », m'a fait le plus grand bien.

MARIE-FRANÇOISE LEDUC : Bien sûr, les origines du jazz sont religieuses. Les negro spirituals sont sur le rythme des confessions publiques. J'espère que vous serez bientôt sur pied, vaillante.

BRIGITTE CLEMENT : Vous ne me devez rien pour la photo mais c'est très bien d'avoir envoyé un timbre pour la réponse !

BRIGITTE RICOUARD : Ainsi toute la famille lit « Pilote » ? Alors, elle ne risque pas de s'égarer ! Vous recevrez la photo mais je ne voulais pas attendre pour

vous remercier : a) de la description, fort poétique, ma foi, de votre village ; b) du petit poème « pas formidable » ; Mais j'ai très bien compris ce que vous vouliez dire ! Je ne suis pas sûr que « réveillant » rime exactement avec « appelle »... mais c'est ce qu'on appelle licence poétique, non ? c) du petit fétiche. Je suppose qu'il a été fait par vous ? Cela doit être aussi difficile à faire qu'un scoubidou ! d) du papillon dessiné ; e) de la carte postale du cottage normand... Vous voyez que j'ai tout regardé !

DENISE GRUNDISCH : Non. Le Jura n'est pas en ce moment sur ma ligne... La photo suivra.

DANIELE LECONTE : Bien sûr, votre amie peut obtenir, grâce à vous, un « Carnet de bord » ! Et bien sûr, « Pilote » est aussi bien un journal pour les filles que pour les garçons !

Pour la documentation, en ce qui me concerne, le plus sûr moyen est de reprendre « Pilote » depuis le début de mes confidences : n° 18 ! Et d'avoir la patience d'attendre la suite... au fur et à mesure de nos petites incursions dans le domaine du jazz, vous arriverez bien à saisir des indiscrétions sur moi-même !

MARIE-FRANÇOISE AUROUET : Etourdie que vous êtes ! Mon adresse est celle de « Pilote »... Et vous voyez que votre lettre m'est bien parvenue...

JEAN-PIERRE COUPEZ : D'accord pour la photo. Je serais aussi pleinement d'accord pour aller chanter à Cambrai... mais je ne peux pas encore savoir mes dates pour le moment.

Sacha Distel

FETE DES MERES

Jeunes « PILOTES », choisissez le cadeau de votre maman sur le « jeu de l'oie » dans le n° 29 de « Pilote » du 12 mai.
En allant le chercher, ne manquez pas de vous munir d'un numéro de « Pilote », ce qui vous fera réserver le meilleur accueil.

SUIVEZ LES AVENTURES DE

ZORRO



... en réunissant les passionnantes images ZORRO qui se trouvent dans les Etuis ANCEL, ou que vous échangerez contre les « points » à découper sur les Sachets ANCEL.

C'est avec les délicieux Desserts ANCEL que votre Maman vous réglera chaque jour d'un Dessert nouveau !

Attention ! Conservez bien soigneusement les talons des images ZORRO, car ils vous donnent droit à de splendides cadeaux.



DESSERTS
Ancel

BON

à découper (ou recopier entièrement) et adresser sous enveloppe affranchie à ANCEL, 30, rue La Fayette à STRASBOURG (B.-Rh.).
Veuillez m'adresser gratuitement les 2 images ZORRO que vous m'offrez dans PILOTE et tous renseignements sur la collection des images, l'Album ZORRO (avec son Code Secret) et les cadeaux ANCEL.
Ci-joint, une enveloppe timbrée à 0,25 NF avec mon Nom et mon Adresse complète.

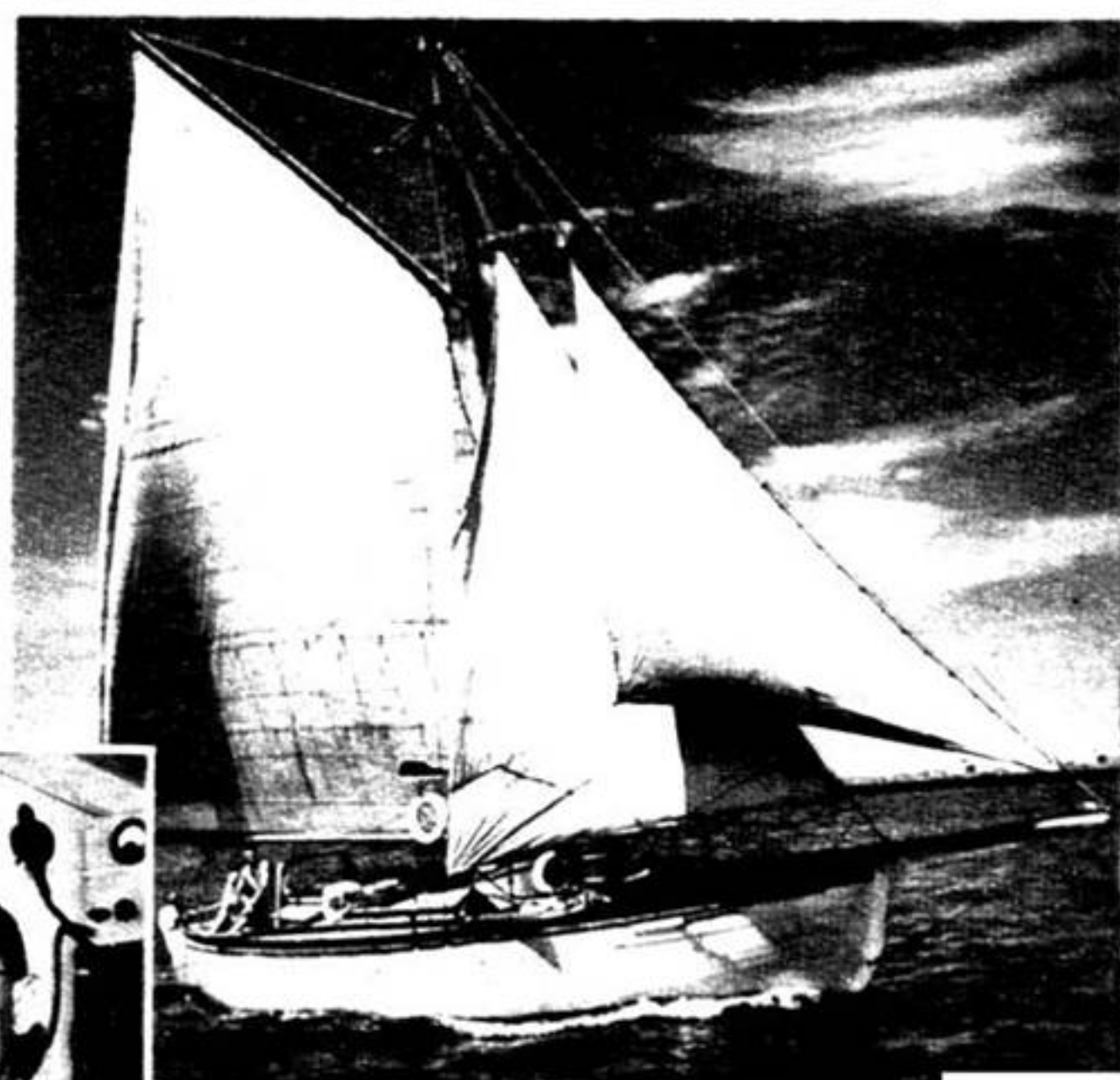


PILOTE AUX

TAHITI: RENDEZ-VOUS DES NAVIGATEURS SOLITAIRES



Guy Clabaut (ci-dessus) était arrivé depuis quelques jours à Tahiti, sur l'« Eole », et allait en repartir quand y parvint le « Zénata » (ci-contre) ayant à son bord Daniel Persem et André Chartier (ci-dessus : Persem à gauche, Chartier à droite) dont on était sans nouvelles depuis plusieurs mois. Les trois navigateurs s'étaient déjà retrouvés une première fois à la Martinique. L'océan est moins vaste qu'on ne le croit généralement !



DEUX jeunes hommes, deux anciens du Corps Expéditionnaire d'Extrême-Orient, s'étant rencontrés, il y a quatre ans, sur les quais de Casablanca, décidèrent d'associer leurs nostalgies du large... et leurs maigres ressources. L'un, André Chartier, avait déjà jeté son dévolu sur un cotre de dix tonnes, quasi-abandonné, qu'il acheta à bon compte. Ce bateau s'appelait « Zénata ». A sa vue, Daniel Persem s'enthousiasma. Ensemble, ils entreprirent de le retaper de fond en comble.

André Chartier et Daniel Persem constituent un curieux « tandem ». Le premier, originaire de La Rochelle, est un homme de la mer. Un jour, déjà, il était parti tout seul, à bord d'un petit voilier. Après un naufrage sur les côtes d'Espagne, il gagna le Maroc, décidé à recommencer dès qu'il trouverait un bateau... et un compagnon. De quelque dix ans son cadet, Daniel Persem, lui, est un terrien, né en 1929, à Compiègne. Rentrant d'Indochine, il retrouva sa famille installée à Casablanca et c'est là que le hasard lui fit rencontrer André. Ainsi se forma une association disparate, mais complémentaire.

LES « SOLITAIRES » SE RENCONTRENT

A l'instar de Guy Clabaut, parti peu avant eux sur son voilier l'« Eole » pour faire en solitaire le tour du monde, André et Daniel auraient bien voulu avoir un poste-radio. Mais c'était trop cher. C'est alors que M. Coulon, président de l'association des radios-amateurs du Maroc, suscita parmi ceux-ci un tel élan de sympathie qu'un magnifique émetteur-récepteur, d'une puissance de 60 W fut monté à bord. Tout était prêt et le départ eut lieu le 1^{er} septembre 1958, à 11 heures.

Première destination : Agadir. Les deux

amis y reçoivent un cadeau utile : un second mât, qui sera monté à Santa-Cruz.

La première Canarie touchée est Lanzarote. Puis, à Las Palmas, accueil chaleureux de la part des radios-amateurs espagnols. A Santa-Cruz, enfin, révision générale du grément. Et le 16 décembre, à 16 heures, cap sur la Martinique. Il faudra un bon mois pour l'atteindre.

Le jour de Noël, le « Zénata » parcourt 150 milles. Mais les vents faiblissent. L'émetteur aussi : le contact est rompu.

Le 15 janvier 1959, enfin, la Martinique est en vue et, le soir venu, le cotre pénètre dans la baie de Fort-de-France où André et Daniel apprennent que Clabaut les a précédés de très peu. Un instant plus tard, on buvait le punch en commun !

ON LES CROYAIT PERDUS

Fin avril, départ pour Panama. On saute d'une île à l'autre : la Dominique, les Saintes, la Guadeloupe, Saint-Barthélemy, Antigua. Les deux amis pêchent des tortues, qu'ils revendent à Saint-Martin. Là, à court d'argent, ils travaillent deux jours comme déménageurs et trois semaines comme peintres, avant de mettre à la voile sur Colon, via Porto-Rico. Et sur ce trajet, le contact radio avec Casa cesse définitivement.

A Colon, surprise désagréable : il faut 64 dollars pour traverser le canal. Ils n'en ont que 34. Heureusement, l'ambassade de France arrange tout et le « Zénata » se retrouve à Balboa, de l'autre côté du canal, face au Pacifique. De quoi faire hésiter les plus braves, mais André et Daniel ne pensent qu'aux escales futures et aux moyens matériels de les atteindre. Aux Galapagos, ils parviennent à acquitter le prix assez élevé des visas. On est le 8 octobre. Daniel écrit à sa mère une longue lettre enthousiaste : ils se préparent à partir pour Tahiti, où les radios-amateurs, alertés, doivent signaler leur arrivée à Casablanca.

Mais c'est ensuite un long silence. Plus de nouvelles du « Zénata ». Toute la presse s'émue. Le silence se prolonge plusieurs mois. Et voilà que, le 18 avril, le cotre touche enfin Tahiti, juste à temps pour y retrouver l'« Eole » de Clabaut qui se préparait déjà à repartir ! Joyeuse réunion, bientôt suivie d'une séparation nouvelle : Clabaut fait voile aux premiers jours de mai en direction de Bora-Bora. Mais Persem et Chartier ne tarderont pas à le suivre pour le rejoindre, qui sait ? à quelque nouveau rendez-vous.

CARREFOURS DES RÊVES

SUR SON CAHIER D'ÉCOLIER 14 213 Km D'AVENTURES

La semaine dernière, Rivière vous a présenté, en quelques lignes, le jeune Malgache Randriamanantena qui vient de réaliser cet incroyable exploit : Tananarive-Paris à vélo. Nous avons pensé que vous seriez heureux de posséder plus de détails sur cette randonnée de 14 213 kilomètres, et nous avons demandé au jeune champion, qui demeure provisoirement à Paris, de nous raconter ses impressions.

Randriamanantena, dont le nom veut dire « qui espère », a 25 ans, 1,66 m et pèse 62 kilos. Il est né à Antsirabé, à 100 km de Tananarive, et a appris à monter à bicyclette dès l'âge de 5 ans. Dès 1947, le jeune homme qui exerce la profession de mécanicien-chauffeur de taxi, mais est en même temps poète, écrivain, et journaliste, a préparé son raid. Pour s'entraîner, il commença par le tour de Madagascar à vélo, en 1958.

Son nouvel exploit (qui lui a coûté environ 400 000 anciens fr.), il voulait l'accomplir pour le sport et pour le prestige de la toute jeune république malgache.

Fin prêt, il se mit en selle le 3 novembre 1959, à 8 heures du matin.

A Tananarive, il prit le « Jean-Laborde » des Messageries, pour Mombassa.

C'est là, au Kenya, que commença, sur une terre étrangère, la véritable aventure. Il dut lutter contre la chaleur, sur les pistes sablonneuses, et, pour la première fois, rencontra les bêtes dites sauvages ; toutes se contentèrent de regarder ce cycliste avec curiosité.

A chaque étape, pour authentifier son voyage, il demandait aux autorités locales de signer son cahier d'écolier, aujourd'hui plein de cachets à faire rêver et de déclarations élogieuses, enthousiastes, écrites en français, en anglais ou en arabe.

Des aventures, il lui en est arrivé de toutes sortes. Parfois, malgré ses cartes et sa boussole, il s'est perdu.

Le 30 novembre, il franchit la frontière du Congo belge. Le 1^{er} décembre, il est à Beni et, dans la forêt tropicale, traverse le pays des pygmées.

Après Stanleyville, après Bangassou, il est le 18 décembre à Bangui où il se repose un peu et il repart le 24 décembre.

Le jour de Noël, il est en pleine brousse. Le 1^{er} janvier, il est l'hôte des Banana et des Massa, au pays des hommes nus. Et, comme il n'a plus d'argent, il se nourrit exclusivement de bananes, de cacahuètes et de pommes de terre. Une fois, il troque sa chemise contre un poulet. Comblé de malchance, il crève sans arrêt sur des épines. Ayant été arrêté cinq fois en un

seul jour, il a l'idée de doubler ses pneus et, désormais, roule sans ennui.

A Fort-Lamy (Tchad), il récupère à la poste restante l'argent qu'il avait eu la précaution d'y envoyer, et repart, le 8 janvier. Et il est à Niamey (capitale du Niger) le 17 janvier, à Ouagadougou (Haute-Volta) le 23, après avoir encore croisé un lion flegmatique à Bamako, le 2 février.

Il arrive le 13 à Dakar, et attend un mois l'autorisation de traverser le désert de Mauritanie. Finalement, elle lui sera refusée, à cause du danger certain, et c'est par bateau qu'il gagne Casablanca. Il en repart le 15 mars pour Rabat, Tanger, où il traverse le détroit de Gibraltar. Le 23, il est à Séville où maintenant il trouve le froid, la pluie et la montagne, et, le 28 mars, il arrive à Lisbonne. Puis il roule vers Madrid (où il a les honneurs de la T.V.), vers Barcelone. Le 13 avril, il traverse la frontière et couche à Perpignan.

En France, son itinéraire le conduit à Marseille, à Cannes et à Fréjus. Il remonte

Poids du vélo : 17,500 kg.
Poids des bagages : 35 kg.
Cadre fabriqué spécialement.

SUR GUIDON :

- 2 bouteilles d'eau.
- Compteur de vitesse.
- Boussole.

Selle avec nombreux ressorts pour pistes et mauvaises routes.

SUR CADRE :

- 1 bouteille d'eau.

SACOCHE AVANT :

- Nécessaire de cuisine.
- Provisions de bouche.
- Outils.
- Cortes.



SON VÉLO

PNEUS : doubles par introduction sous le pneu d'un vieux pneu dont il a coupé les triangles. A usé en tout 5 pneus (2 à l'avant et 3 à l'arrière), 5 chambres (2 à l'avant et 3 à l'arrière). 42 crevaisons.

SAC ARRIERE :

- Vêtements de rechange.
- Imperméable sur le dessus.
- Couteau (sur le côté).
- Papiers d'identité (11 visas sur le passeport).

complir pour le sport et pour le prestige de la toute jeune république malgache.

Fin prêt, il se mit en selle le 3 novembre 1959, à 8 heures du matin.

A Tananarive, il prit le « Jean-Laborde » des Messageries, pour Mombassa.

C'est là, au Kenya, que commença, sur une terre étrangère, la véritable aventure. Il dut lutter contre la chaleur, sur les pistes sablonneuses, et, pour la première fois, rencontra les bêtes dites sauvages ; toutes se contentèrent de regarder ce cycliste avec curiosité.

A chaque étape, pour authentifier son voyage, il demandait aux autorités locales de signer son cahier d'écolier, aujourd'hui plein de cachets à faire rêver et de déclarations élogieuses, enthousiastes, écrites en français, en anglais ou en arabe.

Des aventures, il lui en est arrivé de toutes sortes. Parfois, malgré ses cartes et sa boussole, il s'est perdu.

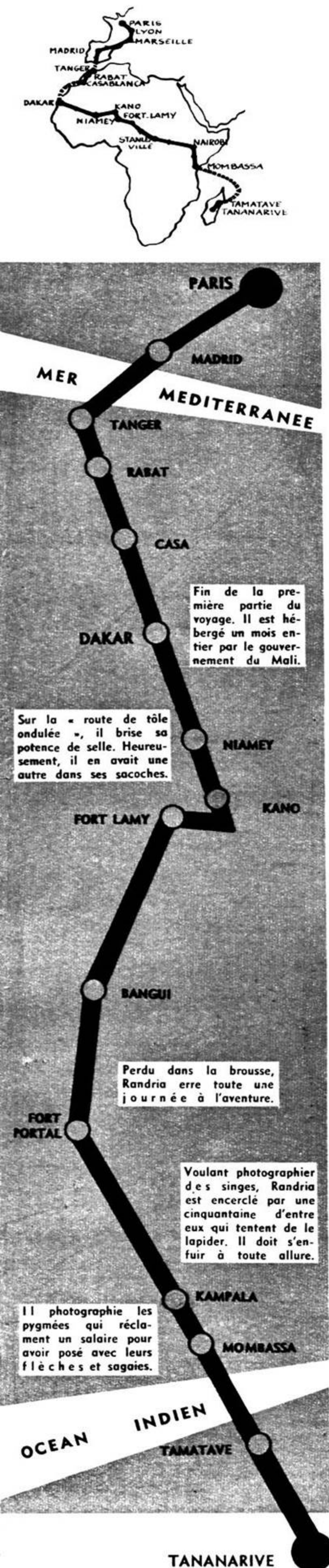
Le 30 novembre, il franchit la frontière du Congo belge. Le 1^{er} décembre, il est à Beni et, dans la forêt tropicale, traverse le pays des pygmées.

Après Stanleyville, après Bangassou, il est le 18 décembre à Bangui où il se repose un peu et il repart le 24 décembre.

Le jour de Noël, il est en pleine brousse. Le 1^{er} janvier, il est l'hôte des Banana et des Massa, au pays des hommes nus. Et, comme il n'a plus d'argent, il se nourrit exclusivement de bananes, de cacahuètes et de pommes de terre. Une fois, il troque sa chemise contre un poulet. Comblé de malchance, il crève sans arrêt sur des épines. Ayant été arrêté cinq fois en un

la vallée du Rhône et arrive à Paris le 27 avril.

Maintenant, Randria se repose. Il visite Paris qu'il trouve magnifique. Cependant, si vous le croisez, vous ne le reconnaîtrez pas. Car ici, Randria a remis son fidèle vélo et ne circule qu'en métro : Paris est trop dangereux pour les cyclistes...



Fin de la première partie du voyage. Il est hébergé un mois entier par le gouvernement du Mali.

Perdu dans la brousse, Randria erre toute une journée à l'aventure.

Voulant photographier des singes, Randria est encerclé par une cinquantaine d'entre eux qui tentent de le lapider. Il doit s'enfuir à toute allure.

Il photographie les pygmées qui réclament un salaire pour avoir posé avec leurs flèches et sagaies.



Mes chers amis,

Vous êtes si nombreux à aimer les animaux et à vouloir leur bonheur que je suis submergé de courrier. Je ne songe pas à m'en plaindre, loin de là. Mais ne m'en veuillez pas si, cette semaine, je ne fais pas pour vous « le point » de la situation. Vous saurez dans le prochain numéro la suite que j'ai pu donner à vos demandes et à vos offres. C'est promis !

Et vous pouvez continuer à m'écrire. A bientôt.

Jean-Paul

S.O.S. ENTENDUS

M. NOCLIN, à Chevilly-Larue (Seine) :

J'ai vu l'appel de Michel Dura (S.O.S. n° 11). Je n'ai pas de souris grise, mais deux souris blanches. Désirant m'en séparer, je serais heureuse de les lui offrir avec la petite cage dans laquelle elles vivent...

Mme ALAUDETTE, à Cornimont (Vosges) :

M'étant offerte pour prendre la petite chienne caniche marron... Je ne comprends pas que mon S.O.S. n'ait pas été entendu...

La petite chienne caniche a remporté un grand succès et votre demande, chère madame, a été transmise à Jean-Paul en même temps qu'un grand nombre d'autres. Croyez bien qu'il fera de son mieux pour vous satisfaire.

NOUVEAUX S.O.S.

N° 18. — « Je suis un jeune chien noir, assez grand, poil ras très brillant. Je suis propre, sage, obéissant. Ma maîtresse est morte le 28 avril, asphyxiée par le gaz... La police a voulu m'envoyer à la fourrière, mais des voisins ont trouvé que, si j'avais échappé de justesse au gaz, ce n'était pas pour y succomber trois jours après à la fourrière. Qui voudra m'adopter ? »

N° 19. — Mme E. LAVAL, à Paris (15^e) :

Qui pourra adopter Pataud, chien bâtard au poil marron ; dix ans environ, excellente santé, taille d'un gros caniche, doux et aimant les enfants, propre et à qui il faudrait, si possible, un jardin ? Je peux le porter en auto à son nouveau maître.

N° 20. — Serge DELORME, à Troyes (Aube) :

Je suis très souvent seul, voilà pourquoi je te demande si tu ne pourrais pas m'envoyer une petite souris blanche.

ON NOUS DEMANDE...

N° D 3. — Françoise PAULET, à Sceaux (Seine) :

Mes parents travaillant, je suis seule à la maison... C'est pourquoi j'ai pensé adopter une petite chienne, race caniche nain ou autre chien que l'on peut tondre... Elle aura une nourriture saine et ne restera pas enfermée à la maison : je prendrai le temps nécessaire pour m'occuper d'elle.

N. B. — Adressez nouveaux S. O. S. et toutes demandes à Jean-Paul, aux bons soins de « Pilote ».



la grande marque

présente :

ELITE-FEX

BI-FORMAT

6 x 9 - 6 x 6

2 APPAREILS EN UN SEUL

44.95 NF

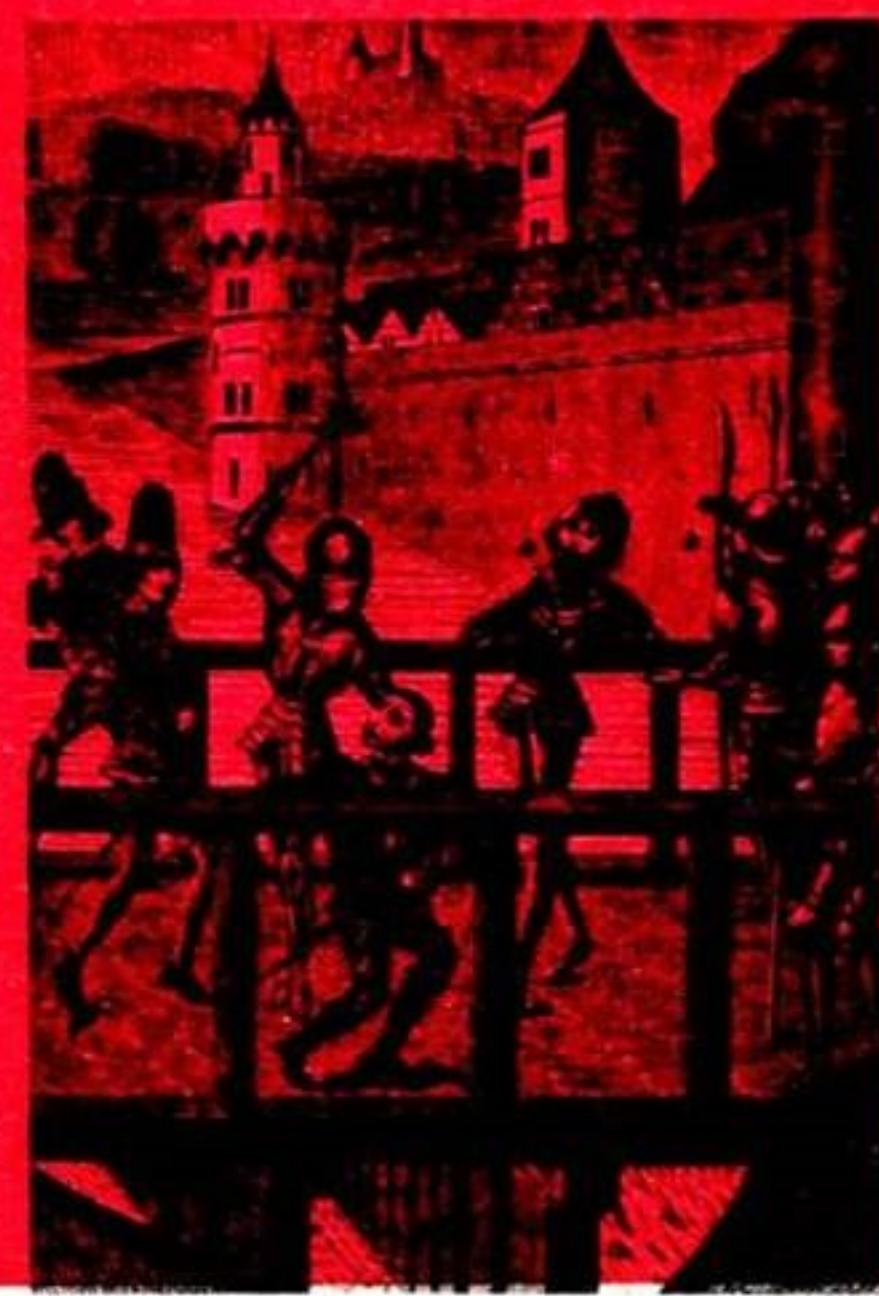
FLASH-FEX

19.50 NF

En vente chez les négociants photo

Demandez notice E 66 et appareil miniature gratuits

INDO 43, r. des CULATTES - LYON



Montereau, sur l'Yonne et la Seine, marquait les confins de la Bourgogne et de la France, et en subissait les conséquences. Après l'assassinat de Jean sans Peur (voir, ci-dessus, une estampe du temps), la ville fut prise, le 20 juin 1420, par Philippe le Bon, nouveau duc de Bourgogne, et resta au pouvoir des Anglais jusqu'en 1428.



Jean sans Peur, duc de Bourgogne. Il a 48 ans en 1419. Il a fait assassiner à Paris, en 1407, le duc d'Orléans, ce qui a provoqué la querelle des Armagnacs et des Bourguignons, la guerre civile et le retour des Anglais en France.

LE GUET - A PENS DU PONT DE MONTEREAU

EN 1520, un gentilhomme montrant à François I^{er} le trou fait dans le crâne de Jean sans Terre par la hache de Tanguy du Châtel, lui dit : « C'est par là que les Anglais sont entrés en France. » En fait, les Anglais étaient non pas entrés, mais rentrés, et établis pour trente ans.

C'est, en effet, l'affaire du pont de Montereau qui donna la couronne de Saint Louis à un roi d'Angleterre, car, ayant désarmé son fils, le roi de France Charles VI abandonna ses droits et sa fille à Henri V d'Angleterre, qui fut nommé régent de France.

Que se passa-t-il donc à Montereau, en 1419 ?...

Depuis trente-neuf ans, la France vivait sous une double tutelle. Les Armagnacs et les Bourguignons s'étaient partagés, puis disputé l'emprise sur l'esprit et la personne du roi fou, Charles VI. De son côté, le roi d'Angleterre, Henri V, espérait bien s'emparer du trône de France, à la faveur de la guerre civile.

Jean sans Peur, duc de Bourgogne, était aimé du peuple de France, mais sa haine envers les Armagnacs l'entraînait à traiter alternativement avec l'Angleterre et le parti du dauphin, futur Charles VII.

Jean sans Peur, aussitôt après avoir juré au dauphin « union pour chasser le roi d'Angleterre hors de France », le trahit en laissant prendre Pontoise, clef de Paris, par les Anglais.

A peine âgé de seize ans, faible et influencé, le dauphin, seul contre tous, s'élève, et pour demander au duc raison de son abandon requiert de celui-ci une entrevue à Montereau.



Couvert de draperies aux armes bourguignonnes, le corps de Jean sans Peur est porté en terre, avec la pompe solennelle due à son rang.



Le somptueux tombeau de Jean sans Peur, duc de Bourgogne, tel qu'on peut le voir encore au musée de Dijon.



Le Dauphin, deuxième fils de Charles VI. En 1419, il est Dauphin depuis la mort de son frère aîné et régent du royaume depuis un an.



Tanguy du Châtel. Homme de guerre et le conseiller le plus écouté du Dauphin, il avait juré que Jean sans Peur mourrait de sa main.



9 septembre 1419. Montereau. « Qui a ordonné de mettre cette barrière ? » Sur la partie du pont qui traverse l'Yonne, au milieu du peuple curieux, deux hommes regardent avec un égal intérêt l'espèce de loge en charpente que des ouvriers élevent en hâte. Et c'est l'un d'eux, le sire de Gyac, de la suite du duc de Bourgogne, qui a posé la question en voyant placer une barrière au centre de la loge.



« Personne, monseigneur, mais c'est l'habitude. — L'habitude est une sottise. Envoie ce morceau de bois à la rivière », reprend M. de Gyac et, revenant à son compagnon : « A quoi pensiez-vous, messire Tanguy, que vous le laissiez faire ? — Vous avez raison, répond Tanguy du Châtel, prévôt de Paris et compagnon du dauphin, des barrières à chaque extrémité, mais point au centre. »



Bray-sur-Seine. 10 septembre 1419. A une heure de l'après-midi, Jean sans Peur, duc de Bourgogne, monte à cheval. A sa droite, le sire de Gyac, à sa gauche le seigneur de Noailles. Le chien favori du duc, qui avait hurlé toute la nuit, rompt sa chaîne. Il saute sur le cheval du duc et le mord cruellement au poitrail. Jean sans Peur, le croyant enragé, saisit une hache d'armes et lui fend la tête.



« Monseigneur, au nom de Dieu, n'allez pas plus loin ! » C'est un vieux Juif de la maison du duc qui l'interpelle. « J'ai passé la nuit à consulter les astres et la science dit que, si vous allez à Montereau, vous n'en reviendrez pas. — Il faut traiter ce Juif comme le chien, s'écrie Giac. — Laissez-moi », dit le duc au vieillard. Il passe en l'évitant, pendant que le sire de Giac l'envoie rouler à terre.



Trois quarts d'heure plus tard le duc arrive au château de Montereau. Deux cents hommes d'armes et cent archers de son armée logent dans le faubourg. Tanguy du Châtel s'approche et lui apprend que le Dauphin l'attend depuis une heure. Un Bourguignon accourt et parle bas à son maître qui se tourne vers le prévôt : « Tout le monde parle de trahison. Ma personne est-elle en danger ? »



« J'aimerais mieux être mort et damné que faire trahison à vous ou à nul autre, réplique du Châtel. — Eh bien, nous irons donc, dit le duc, en nous fiant à Dieu et à vous. » Il est à pied, sa tête est couverte d'un chapeau noir. Il porte un haubergeon de mailles et une faible épée à riche ciselure. A la barrière, Jacques de la Lime lui dit que des gens se dissimulent à l'autre extrémité du pont.



« Allez voir si c'est vrai, monsieur de Giac ! » L'interpellé traverse le pont, ouvre la porte d'une maison, y voit des hommes. « Etes-vous prêts ? — Oui, il peut venir. » Et M. de Giac s'en revient dire au duc : « Monsieur de la Lime a mal vu. Il n'y a personne. » Le duc franchit alors la barrière ; comme celle-ci se referme brusquement derrière lui, il en a quelque soupçon, mais il ne recule pas.



Le jeune dauphin l'attend dans la loge au milieu du pont de l'Yonne. En l'apercevant, les doutes de Jean sans Peur s'évanouissent. Il marche droit à lui, mais remarque qu'il n'y a pas de barrière pour séparer les deux parties. Dix seigneurs bourguignons entrent à sa suite. Le Dauphin est lui-même accompagné de dix nobles. Avec Giac et du Châtel, cela fait 24 hommes dans un tout petit espace.



Le duc ôte son chapeau et met un genou en terre. « Je suis venu à vos ordres, Monseigneur, quoi qu'on m'ait dit que vous n'aviez demandé cette entrevue que pour me faire des reproches ; j'espère que cela n'est pas, ne les ayant pas mérités. » Le Dauphin répond : « Vous vous trompez, nous avons de graves reproches à vous faire. Vous avez laissé prendre Pontoise, vous avez fui à Troyes ! »



Ici, les événements se précipitent. « Levez-vous, vous n'êtes que trop honorable », dit Robert de Loire au duc. Celui-ci, pour mieux faire ce mouvement, porte la main sur la poignée de son épée, qui s'est mal placée. Alors le Dauphin esquisse un pas en arrière. Robert de Loire se jette devant lui et, à Jean sans Peur : « Mettez-vous la main à votre épée en présence de Monseigneur le Dauphin ? »



Tanguy du Châtel s'écrie alors : « Il est temps ! » et saisissant une petite hache pendue à sa ceinture, il lève son arme sur le duc. Celui-ci veut parer de sa main gauche. Mais la hache du prévôt tombe, abattant la main, et du même coup fend la tête de Jean sans Peur, depuis la pommette jusqu'au menton. Le duc est encore debout, mais Robert de Loire lui plonge son poignard dans la gorge.



Le duc vient rouler aux pieds de Pierre de Giac, cependant qu'une double clameur s'élève. Les compagnons du Dauphin crient : « Tue ! Tue ! A mort ! » Les Bourguignons clament : « Trahison ! Trahison ! Alarme ! » Mais les hommes du parti du Dauphin, cachés dans la maison du bout du pont, viennent aider à les maîtriser. Seul, le seigneur de Montaigu parvient à sauter la barrière.



Le dauphin, épouvanté, s'est jeté le haut du corps en dehors du parapet. Jean Louvet, président de Provence, accourt, le tire dehors et l'entraîne, presque évanoui, vers la ville. La robe de velours bleu du Dauphin est ruisselante du sang du duc de Bourgogne. (Tout laisse supposer que le futur Charles VII était ignorant du complot et qu'il a cru que le duc voulait porter atteinte à sa personne.)



Jean sans Peur est à terre, agonisant. Olivier Layet lui donne alors un coup d'épée au ventre par-dessous son haubergeon. Le seigneur de Noailles qui est au duc, voyant cela, veut l'empêcher ; mais le vicomte de Narbonne lui porte un coup de dague, cependant qu'un autre lui fend la tête d'un coup de hache. Le corps de Jean sans Peur reste seul. Le sire de Giac a disparu, sa trahison consommée.



Le fils de Jean sans Peur, Philippe, demandant justice à Charles VI, en eut permission de s'accorder avec le roi d'Angleterre. Il prit Montereau en 1420 et rendit les derniers honneurs à la victime, qu'il fit transporter à la Chartreuse de Dijon. Charles VI condamna par édit le crime de son fils. Le peuple, dans sa majorité, reprouva cet assassinat. Désormais, le Dauphin était seul.

JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Les gendarmes enquêtent sur l'attentat que Jacques Le Gall vient de subir à Pierrenoire.

contre



CETTE ÉPREUVE EST LA QUATRIÈME D'UNE SÉRIE DE 6 ÉPREUVES
CONSACRÉES A LA MARINE

PATRONNÉE PAR



PILOTE VOUS PRÉSENTE LA CINQUIÈME ÉPREUVE DU "BREVET DE PILOTE"

Attention ! Cette épreuve est ouverte uniquement
aux détenteurs du Carnet de Bord.

La grille que voici ne
comporte que des voyelles.
Essayez de rétablir les 32
mots qui doivent figurer dans

cette grille. Tous ces mots
sont des noms communs dési-
gnant des navires ou ayant
un rapport direct avec eux.



Nous vous de-
mandons tout
d'abord de repro-
duire cette grille
sur votre bulletin-
réponse, puis de
la compléter le
mieux possible.

Vous n'oubli-
rez pas non plus
de nous rappeler
votre nom, votre
adresse et le nu-
méro de votre car-
net de bord ; de
joindre à votre
envoi une envelop-
pe timbrée à
0,25 NF portant
également vos
nom et adresse.

Vous avez jus-
qu'au mardi 31
mai à minuit (le
cachet de la pos-
te faisant foi)
pour répondre à
cette...

5^e épreuve du Brevet de Pilote, PRIOR-MARINE Journal PILOTE

30, rue Notre-Dame-des-Victoires - PARIS (2^e)

Attention ! Cette épreuve n'est en
aucun cas un concours de vitesse.
Ceux qui y répondront les premiers
n'en tireront aucun avantage !

Aussi, nous ne saurions trop vous
recommander de prendre votre
temps pour bien répondre, tout sim-
plement... dans les délais !

RÉPONSE A LA TROISIÈME ÉPREUVE DU BREVET DE PILOTE

Et voici les réponses à la 3^e épreuve
du brevet de « Pilote » parue dans notre
numéro 28, épreuve ouverte uniquement,
nous vous le rappelons, aux détenteurs
du Carnet de Bord.

Vous vous souvenez sans doute qu'il
s'agissait de déchiffrer un mystérieux
message utilisant trois formes de signa-
lisation (l'alphabet par signaux à bras
de la navigation maritime, l'alphabet

par pavillons et le morse) volontairement
employées tour à tour.

Voici la « traduction » de ce mes-
sage :

SAVEZ-VOUS QUELLE EST LA LATI-
TUD DU POLE NORD ?

traduction qui vous permettait de nous
indiquer la réponse suivante :

90° DE LATITUDE NORD

SPRINTS MONUMENTAUX AUX ARRIVÉES DES ÉPREUVES DU BREVET DE PILOTE...

Le passage de la ligne d'arrivée d'une
grande course cycliste n'est rien par rap-
port à celui d'une épreuve du Carnet de
Bord !... Jugez plutôt : 2 600 d'entre vous
ont participé à la première épreuve du
Brevet de Pilote, et sur ces 2 600 concu-
rents, plus des trois quarts ont répondu
victorieusement à nos questions !... Sur les
600 autres concurrents, 150 se trouvent éli-
minés par leur étourderie : n'ont-ils pas tout
simplement oublié de joindre à leur envoi
l'enveloppe portant leur nom et leur
adresse, ou de mentionner sur le bulletin-
réponse le numéro de leur Carnet de Bord !

Vous comprendrez notre sévérité à ce su-
jet : les participants se doivent, en effet,
non seulement de bien répondre, mais aussi
de respecter le règlement et nos recom-
mandations, afin d'éviter à notre Secrétariat
des pertes de temps.

Les 2 000 lauréats de cette première
épreuve sont en mesure, depuis quelques
jours, de montrer (avec fierté) à leurs cama-
rades la vignette, prix de leurs efforts, que
nos services leur ont envoyée. Peut-être
même ont-ils déjà reçu celles qui prouvent
leurs succès aux deuxième et troisième
épreuves, consacrées, elles aussi, à la Ma-
rine. Mais attention !... nous devons vous
préciser quelques points relatifs à cette
marche vers la récompense suprême...

1^o Il n'est pas obligatoire de participer
à toutes les épreuves paraissant dans le
journal. C'est à vous de choisir celles qui
vous passionnent le plus dans la spécialité
qui vous convient le mieux. Vous compren-
drez aisément que plus rapidement vous
ajouterez des points, plus vous vous rap-
prochez du moment où vous passerez votre
Brevet de Pilote (ceux qui ont participé

avec succès aux trois premières épreuves
totalisent déjà à ce jour 15 points contre
10, 5 ou rien à leurs suivants).

2^o Devant votre magnifique effort d'en-
semble, nous avons décidé d'accorder des
points de consolation à tous ceux qui par-
ticipent à une épreuve, même s'ils n'ont
pas bien répondu (2 points pour chaque
épreuve consacrée à la Marine). Nous
tenons ainsi à leur faire marquer un avan-
tage sur ceux qui n'ont pas pris le départ
de cette épreuve.

3^o Il reste bien entendu que vous pou-
vez « prendre le train en marche », c'est-à-
dire commencer à participer n'importe
quand aux épreuves du Carnet de Bord,
ceci afin de ne pas désavantager ceux qui
viennent seulement de le recevoir, ou les
nouveaux lecteurs qui ne manqueront pas
d'en faire la demande dans les semaines
ou les mois à venir.

Comme vous le voyez, à tout moment
vous avez toute votre chance de vous com-
pter parmi les futurs « Pilotes Brevetés »,
tout comme vous avez la chance, Carnet
de Bord en mains, de bénéficier de tous
les avantages dont nous avons déjà parlé
dans ces colonnes.

La semaine prochaine nous vous parle-
rons des clubs qui partent, en France et en
Belgique, ne cessent de naître chaque jour.

J. DONGUES.

Attention !... Appel à tous les clubs
parisiens. « Pilote » vous attend le
dimanche 22 mai, de 15 heures à
18 heures, à « L'Ecole en Fête », groupe
scolaire, rue Saint-Ferdinand, Paris-8^e.

Concours-Voyage ORANGINA

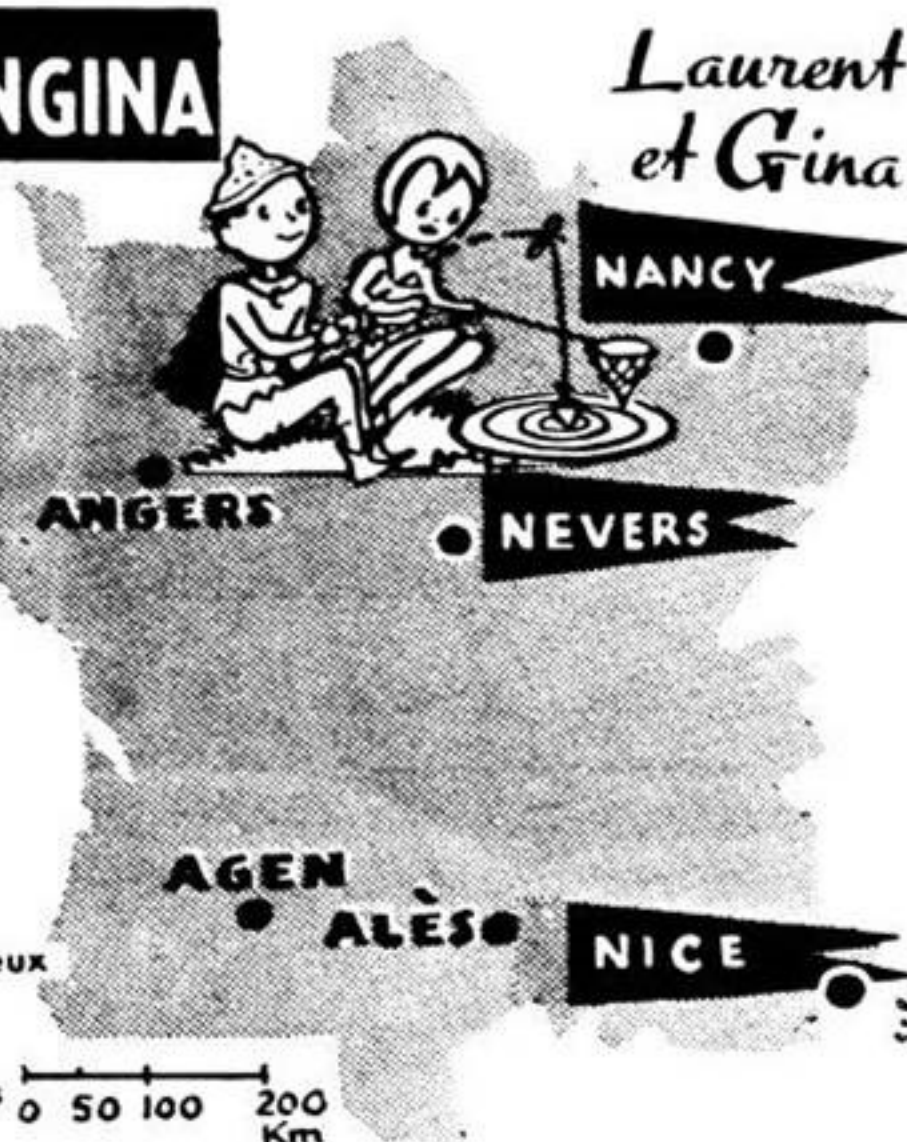
Quelle est la 3^e ÉTAPE du voyage de

DÉPART : Une des trois villes :
AGEN, ALÈS ou ANGERS !
Longueur (à vol d'oiseau) entre 610 et
640 kms.
Passe près des sources de la Seine,
Ville d'arrivée (à trouver) :
NANCY, NEVERS ou NICE !

Combinez un itinéraire passant par 8 villes
dont les premières lettres forment ORANGINA
et dessinez *Laurent et Gina*
en voyage.

Si vous n'avez pas les étapes précédentes,
demandez-les à ce journal ou au CONCOURS
ORANGINA - 3, rue de Castellane - PARIS
(enveloppe timbrée).

Découpez et conservez cette annonce
jusqu'à la fin du concours.
Et ne manquez pas de boire un délicieux
ORANGINA -
en conservant la capsule !



SOLUTIONS DES JEUX DES PAGES 18-19

TOP ! TOTEM

1^{er} coup : le piéton blanc 60 va au 59 et
dit : « Top ! ». Obligé de le prendre, le
piéton rouge 68 l'élimine et se place en 50.

2^e coup : le cavalier blanc 58 va au 59 et
prend successivement les piétons rouges 50,
34 et 20. Il se place en 13 et dit : « Top ! ». Obligé
de le prendre, le cavalier rouge 22 l'élimine et va en 4.

3^e coup : le piéton blanc 8 prend succes-
sivement les piétons rouges 15 et 29 et se
retrouve sur le carré 36, dans l'enceinte sa-
crée du Totem. Ainsi, les cow-boys blancs
d'Any du Far-West ont gagné : ils ont éli-
miné les piétons rouges et, grâce à leur pié-
ton 36, ils marquent 10 points.

DU PARFUM POUR L'INSPECTEUR

Marie Sambon a bien dit la vérité, mais
elle se trompe quand elle prétend que les
initiales étaient A. M., car ce qu'elle a vu,
c'est un reflet dans la glace du vestiaire.
Donc, les lettres étaient inversées et il s'agi-
ssait non pas de A. M., mais de M. A. :
c'est-à-dire Monique Ail, la seule ouvrière
qui porte ces initiales.

MOTS CROISÉS

Horizontalement. — I. Dérivages. — II.
Course. — III. Cotise. — IV. BI - Eloges.
— V. II - NN. — VI. Elle - OCO. — VII.
Routes. — VIII. BE. — IX. Courbures.
Verticalement. — 1. Doubler. — 3. II. —
4. Accélérer. — 5. Pool. — 6. Auto - Ubu.
— 7. Grignoter. — 8. Essence. — 9. Sées -
Osas.

LES ANCETRES DE JEAN-PAUL ROULAND

Il y a un anachronisme sur chaque photo :
Cliché n° 1 : Né en 1639 et mort en 1713,
mon aïeul Alceste ne pouvait pas porter une
perruque et un costume Louis XV.

Cliché n° 2 : Le zouave Agénor Rouland
(1840-1900) ne pouvait être armé d'un fusil
utilisé par l'armée française dans la première
moitié du XX^e siècle.

Cliché n° 3 : Mon oncle Auguste ne pou-
vait pas porter de moustaches : les valets
de chambre 1900 n'en portaient pas

Pilote

SOCIÉTÉ D'ÉDITION PILOTE

Rédaction et Administration :
30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél. : Central 19-10 - Central 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE

Directeur général : J. HEBRARD

Rédacteur en chef : R. JOLY

Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY

ABONNEMENTS

| France et Communauté
française | Étranger |
|-----------------------------------|----------|
| 3 mois... 9,80 NF | 11,00 NF |
| 6 mois... 19,00 NF | 21,60 NF |
| 1 an... 36,40 NF | 41,60 NF |

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

"SIREP", 35, avenue Wolvendael,
BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

6 mois... 216 FB
1 an... 416 FB

La reproduction des textes et des photographies
est interdite. PILOTE décline toute responsabilité
pour les documents envoyés.
Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : ÉDIFRANCE,

30, rue Notre-Dame-
des-Victoires,
Paris (2^e).

CENTRAL 12-75,
13-30, 16-99.

POUR DEMANDER VOTRE « CARNET DE BORD »

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans
l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent
(en y joignant une enveloppe timbrée portant votre
adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord »
de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris 2^e.

BREVET DE
"PILOTE"

30



ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Le Tonneau a chargé Rudolf Muller d'enlever Yolande Lhertier, tandis qu'il emmenait Edith Jean-son, coupable de l'avoir trahi, dans sa villa de Vichy.

par St JULIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



(A suivre.)

Pilote

N° 31
26 MAI 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique 8 Fr. B

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

APRÈS SPOUTNIK IV

DANS 2 ANS

**UN HOMME
SUR LA LUNE**



DANS NOTRE COURRIER

NOTRE CAMPAGNE CONTRE LA CHASSE A COURRE

Merci, chers Pilotes, pour tous vos efforts. Nous avons déjà reçu des centaines de milliers de signatures. C'est formidable, mais ce n'est pas encore assez ! Nous vous rappelons qu'il nous faut un million de signatures pour notre campagne. Continuez votre bon travail : nous sommes sûrs qu'avec votre aide si efficace nous parviendrons à faire disparaître ce sport cruel qu'est la chasse à courre !

LES PARENTS NOUS ECRIVENT

De M. Marcel BOURIEAU, 19, rue Cler, Paris (7^e).

Mon fils a reçu, il y a une huitaine de jours, dans le cadre de votre opération « Oiseaux des Iles », des mains de M. Henri Salvador, un petit oiseau bengali. Ce petit oiseau a été placé dans une cage où il y avait déjà un bengali d'une autre espèce et trois serins. Le 12 mai, à 19 h, au moment de se mettre à table pour le souper, un petit chant d'oiseau bengali, très distinctif, s'éleva des arbres de la cour ! Ma première réaction est de sauter dans un studio où se trouve la fameuse cage et de regarder si la porte n'était pas ouverte, croyant fermement que mon bengali s'était échappé. Mais non, les cinq oiseaux étaient dans la cage. Je reviens dans la cuisine et regarde dans la cour : un petit oiseau, un bengali identique à celui de mon fils, était sur l'arbre le plus rapproché de la fenêtre et continuait son chant. A un certain moment, son vol le conduisit sur le rebord de la fenêtre du studio où était la cage. Alors, doucement, j'entreouvrais la fenêtre, je me cache derrière le rideau, et c'est l'attente. Une minute à peine et le bengali, après un instant d'hésitation, entre avec audace dans la pièce pour se poser sur la cage où se trouvaient les autres oiseaux. Je plaçai le bengali dans la cage. Aussitôt, l'oiseau que nous possédions et le visiteur étaient bec à bec, avec chacun ce petit chant si particulier aux bengalis.

Quoi déduire de cela ? Ma femme suppose que ces deux oiseaux étaient, au départ de Dakar, dans la même cage, et que, dans les jardins des Tuileries, l'un d'eux parvint à s'échapper et qu'il a peut-être recherché sa compagne. Enfin, le périple de ces deux petits oiseaux est certainement un cas unique. Venir de si loin, se perdre et se retrouver quinze jours après ! Je pense que vous trouverez cette petite histoire bien jolie.

Nous le pensons, en effet, M. Bourieau, et nous vous remercions de nous l'avoir contée.

De Mme LHMENNE, 63, av. de Spa, Heusy-Verviers, Belgique.

Mes enfants sont en vacances avec leur père ; je vous écris à leur place. Tout d'abord, j'ai lu dans « Pilote » que les Carnets de Bord étaient enfin distribués. Je sais que tout a son tour, mais ma petite fille Patricia a envoyé son questionnaire et sa photo depuis longtemps, et elle n'a toujours rien reçu. Mon fils, Ali, vient de recevoir son questionnaire, il le remplira lui-même et vous l'enverra dès son retour. Maintenant, moi, je veux vous féliciter (et je l'ai déjà fait) mille et mille fois pour votre revue.

Nous sommes très heureux, Madame, que notre journal vous plaise. Que votre petite fille ne s'impatiente pas. Elle recevra son Carnet de Bord rapidement.

D'ACCORD POUR LES MINES

De Maurice SURDON, 12, rue Albert-I^{er}, Alès (Gard).

J'aime beaucoup « Pilote » qui est mon fidèle compagnon de lecture. Les pilotoramas sont très instructifs et je les garde précieusement. Je serais content de voir dans « Pilote » un pilotorama sur les mines de charbon.

Vous verrez ce pilotorama, ami Maurice, dans le n° 32 de Pilote, qui paraîtra en date du 2 juin.

« FRANCE »

Notre ami Roberto Benzi nous fait parvenir une carte que lui a envoyée son filleul de Carnet de Bord, Jean-Loup David, en souvenir du lancement du « France ». Remarquez l'oblitération du timbre par le tampon commémoratif de la cérémonie.



Les photos de ce numéro sont dues à : Roughol - Press-Sport - Harlingue - A.G.I.P. - Molezum - René Pari - G. Gambu - Holmes - A.F.P. - Parisien Intercontinental - Romi Monde et Caméra.



Pilote S'INTERROGE

KARIM, DIEU VIVANT a-t-il perdu plus qu'un père ?

SON Altesse le prince Karim Aga Khan, quarante-neuvième imam de vingt millions de musulmans ismaéliens, dieu vivant, descendant direct du prophète Mahomet, vient de perdre son père.

Pour un fils, même âgé de vingt-trois ans, même investi d'une toute-puissante autorité sur tant de croyants de tous les pays, c'est là une perte irréparable. Et le visage de Karim, lorsqu'il arriva en France après avoir appris la terrible nouvelle, l'exprimait avec une douloureuse éloquence (notre photo ci-dessus).

Mais ce n'est pas seulement un père qui va lui manquer désormais : c'est aussi un conseiller. Aly Khan, en effet, héritier présomptif de son père, le vieil Aga, mort en 1957, avait été, dès sa jeunesse, préparé aux responsabilités de cette charge écrasante. Quand fut ouvert le testament du défunt et qu'on y lut : « Etant donné l'évolution des conditions dans le monde au cours de ces dernières années... je suis convaincu qu'il est du meilleur intérêt de la communauté ismaélienne que me succède un homme jeune qui a été élevé et a grandi dans l'âge nouveau... », Aly Khan, voyant ainsi son fils le remplacer, ne manifesta aucune humeur mais, au contraire, décida de mettre à la disposition de Karim toute l'expérience acquise au cours de tant d'années. C'est lui qui lui traça un programme d'études propre à l'initier à toutes les questions économiques, sociales, religieuses qui pourraient se poser à lui au cours de son règne. Lui qui fit

connaître à ce tout jeune homme le nombre et la diversité des peuples qui allaient être les siens, aussi livrés à lui, aussi dépendants de son autorité, de sa générosité, de son discernement, que des enfants. C'est à lui, et à la « Mata salamet », la Maman Divine, ainsi que les fidèles appellent la Bégum, veuve du vieil Aga, que Karim, depuis trois ans, soumettait tous les problèmes avec lesquels il se trouvait aux prises.

Le voilà seul, désormais. Seul pour administrer sa colossale fortune personnelle, estimée à 250 millions de nouveaux francs, mais aussi celle de la communauté, représentée par la fabuleuse contre-valeur des 110 kilos de diamants qui avaient servi à la pesée de l'Aga, lors de son jubilé, en

1945. Seul pour visiter, six mois par an, TOUS les endroits du monde où vivent des Ismaéliens : il suffit, en effet, à ceux-ci d'un seul regard sur leur divin souverain pour s'assurer le paradis. Seul pour créer des bourses d'études, fonder des universités, des hôpitaux, installer à Dar es-Salam, capitale de la secte, dans le Tanganyika, un centre de recherches nucléaires ultra-modernes. Seul pour discerner la secrète signification des sept roses rouges que la communauté envoie à son imam lorsqu'elle veut, par extraordinaire, lui signifier son désaccord.

Seul pour tout cela. Et pour tant d'autres tâches, tant d'autres responsabilités... Et il n'a que vingt-trois ans ! Imaginez-vous à sa place...



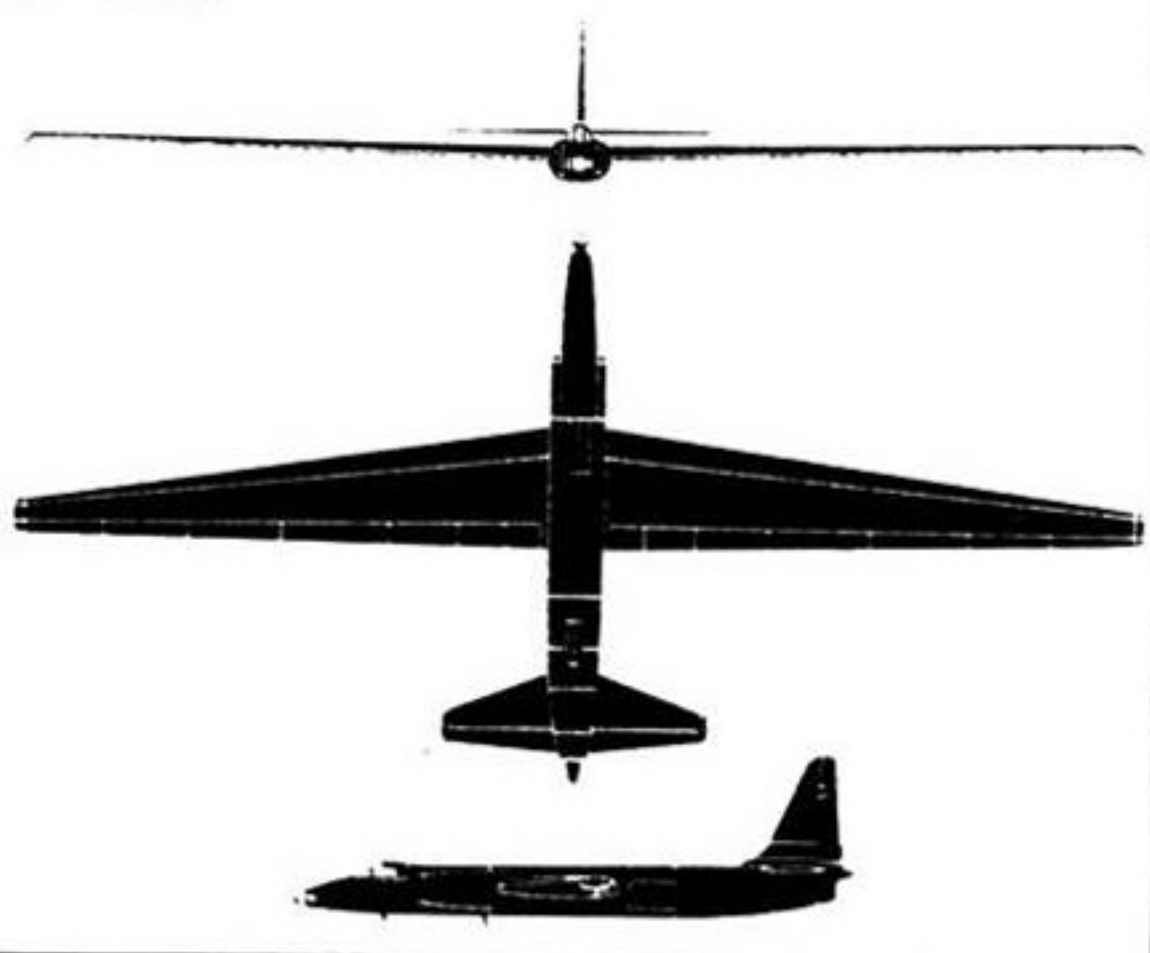
Un an seulement... depuis ce jour où, sur l'hippodrome de Longchamp, Aly Khan protégeait Karim contre la pluie d'un pan de son manteau. C'était cette même protection qu'il lui assurait contre toutes les difficultés d'une tâche écrasante. Aujourd'hui, le dieu vivant est seul.



DIX MOIS CHEZ LES PAPOUS

TROIS hommes barbus viennent de rentrer, hâlés et amaigris, au Bourget. Ce sont Pierre-Dominique Gaisseau, 36 ans, Hervé de Maigret, 28 ans, et Gérard Delloye, 32 ans. Ils ont réussi l'incroyable exploit de traverser, du Sud au Nord, la Nouvelle-Guinée hollandaise, séjournant dix mois chez les Papous et explorant les derniers territoires inviolés du monde. Dans notre n° 9, nous vous avions les premiers présenté longuement ces hardis voyageurs qui rapportent de leur expédition 18 000 mètres de films et des centaines de photos inédites. (Sur notre cliché, un jeune Papou fumant une pipe de bambou. Ne faites pas comme lui !)

U2 L'AVION QUI A



LA divulgation publique de ce monoréacteur date de 1956. Il fut conçu à l'origine pour les recherches météorologiques, mais on s'aperçut vite qu'il était un excellent avion de reconnaissance photographique. L'U-2, longtemps couvert par le secret militaire, peut atteindre des altitudes de l'ordre de 20 000 mètres. Il peut planer grâce au grand allongement de sa voilure parfaitement trapézoïdale dotée de volets mobiles — ailerons et volets — sur toute l'envergure du bord de fuite. Le système atterrisseur est placé légèrement en avant du centre de gravité et supporte la plus grande partie du poids de l'avion. Un petit diabolito arrière complète l'ensemble. En ce qui concerne la stabilité latérale, des balancines sont disposées sous les ailes. Elles sont largables après le décollage et l'appareil, à l'atterrissage, bascule sur une aile tout comme un planeur, en fin de course. Voici ses caractéristiques : Réacteur Pratt et Whitney J-57 de 4 500 kgp sans post-combustion. Envergure : environ 29 m. Vitesse maximum en altitude : 800 km/heure.

EXTRAORDINAIRE bienfait de la

GYMNASTIQUE DES YEUX :

VOIR NET sans lunettes.

Le traitement facile que chacun peut faire chez soi rend rapidement aux MYOPES et PRESBYTES une vue normale. La documentation avec références vous sera envoyée gratuitement en écrivant à « O.O.O. » P. 7, rue de Bosnie, 73 et 75, BRUXELLES. Résultat toujours surprenant, souvent rapide. Décidez-vous, puisque c'est gratuit.

FÊTE DES MÈRES

Jeunes « PILOTES », choisissez le cadeau de votre maman sur le « jeu de l'oie » dans le n° 29 de « Pilote » du 12 mai. En allant le chercher, ne manquez pas de vous munir d'un numéro de « Pilote », ce qui vous fera réserver le meilleur accueil.



Sur le tracteur qu'il a dompté, Jean-Pierre. Au second plan : son père.

SON FILS JEAN-PIERRE (6 ans) L'A ARRACHÉ AU TRACTEUR FOU

De notre correspondant particulier Jean COUSSY

10 de conduite ! C'est la note que mettrait notre ami Franck-Dominique à Jean-Pierre Blais, 6 ans, qui, par son sang-froid et sa parfaite connaissance de la conduite d'un tracteur a, le 16 mai dernier, sauvé son père d'une mort certaine. Régulièrement, dans notre page auto, nous vous apprenons à bien conduire une automobile. Certains d'entre vous pourraient penser mélancoliquement qu'ils ont bien le temps d'apprendre tout cela puisqu'ils n'auront leur permis que dans plusieurs années. L'exemple du petit Jean-Pierre prouve que, dans un cas d'urgence, même sans permis, vous pouvez rendre service et que vous devez, vous aussi, connaître les manœuvres essentielles pour conduire un véhicule.

C'était samedi dernier. L'institutrice de l'école communale du Lhoumois (Deux-Sèvres) étant souffrante, Jean-Pierre, demeurant au hameau de la Jonchère, près de Parthenay, avait conge. Il en avait profité pour aller suivre son père. M. Blais labou-

rait un champ, près de la ferme, et Jean-Pierre était assis à côté de lui, juché sur le tracteur. Soudain, la charrue piqua dans le sol et se renversa au moment où le conducteur se penchait sur le côté droit. Déséquilibré, par le choc brutal, le père de Jean-Pierre fut projeté à terre et une roue du tracteur, qui continuait sa marche, lui écrasa la jambe. Le malheureux allait avoir la poitrine broyée quand, soudain, miraculeusement, l'engin s'arrêta.

C'est Jean-Pierre qui, resté seul sur le siège, avait réussi à atteindre la pédale de débrayage en sautant à pieds joints. Puis, sans perdre son sang-froid, il enclencha la marche arrière et recula, permettant ainsi au blessé de sortir de sa dangereuse position.

« C'est en te regardant, papa, que j'ai appris à conduire », a dit Jean-Pierre, tout simplement, à sa famille qui le félicitait.

Vous n'aurez peut-être pas à faire la preuve d'une pareille maîtrise (nous ne vous le souhaitons pas), mais vous devez pouvoir, dans un cas semblable, agir de même.

INTERDIT AUX PARENTS

Les conseils (secrets) de CHRISTIANE pour la FÊTE DES MÈRES

C E petit coin de « Pilote » est interdit aux parents !... « Interdit »... Mais oui, et surtout aux Mamans.

Alors, soyez gentilles, laissez vos enfants seuls un moment avec moi.

Nous avons une foule de choses à nous dire, des choses importantes et secrètes, et si gentilles que vous n'allez faire aucune difficulté pour détourner vos regards un instant de ces lignes !...

C'est chose faite ? Merci, compréhensive Maman !

Et maintenant, mes amis, à nous !... Le sujet de notre entretien, vous le connaissez. C'est la « Fête des Mères » — de toutes les mères — mais surtout la fête de votre Maman.

Vous y pensez depuis déjà de longs jours, vous avez tellement envie que cette journée soit belle et réussie !

Que désire votre Maman ? Des fleurs, des chocolats, un mouchoir brodé à son chiffre ? Un vase, un porte-clefs, très grand, très décoratif, pour suspendre ses clefs dans l'entrée ? Peut-être rêve-t-elle d'un collier de bois, d'une paire de mules, d'une trousse en plastique, pour la plage. Peut-être, en effet, a-t-elle envie de l'un ou l'autre de ces présents.

Ses goûts, vous les connaissez et sûrement votre cadeau est acheté ou sur le point de l'être.

Sur ce point vos idées sont arrêtées.

Mais ce n'est pas tout, votre rêve secret, je le connais. Vous voudriez que la Fête des Mères soit une journée parfaite, merveilleuse. Vous voudriez que votre Maman soit heureuse comme aucun autre jour de l'année.

C'est facile : soyez parfaits vous-mêmes, soyez gentils, obéissants. Pour qu'elle garde un merveilleux souvenir de cette journée, épargnez-lui toutes les corvées du ménage et de la cuisine.

Dès le matin, levez-vous de bonne heure et préparez le petit déjeuner (Papa vous aidera). Les cadeaux près de sa tasse. Les fleurs sur la table.

Vous verrez sa surprise heureuse quand elle se lèvera, la dernière, pour une fois !...

Sans vous lasser, sans vous énerver, lavez les bols, faites vos lits. Offrez-lui spontanément vos services pour aller faire les courses, éplucher les légumes. En un mot, soyez toute la journée pour elle des lutins adroits, agiles et serviables.



Christiane (ici avec sa fille), marraine du Carnet de Bord, qui parle chaque jour à un million d'auditrices de Radio-Luxembourg dans « Le Passe-temps des dames et des demoiselles », c'est pour tous la grande amie dont les conseils sont toujours précieux.

C'est beaucoup vous demander, je le sais, mais vous lui aurez donné la plus belle fête.

Nous sommes bien d'accord, votre décision est prise, vous vous chargez de toutes les corvées que votre âge vous permettra d'assumer !... Bravo !...

Ah !... une chose importante encore pour les frères et sœurs : ne vous chamaillez pas pour savoir qui fera ou ne fera pas ceci ou cela. Si vous n'êtes pas d'accord, écrivez sur de petits carrés de papier les menus travaux que vous décidez de faire, classez-les en trois catégories — les faciles, les ennuyeux, les difficiles —, mettez les papiers dans trois boîtes et tirez-les au sort (dans le plus grand calme, pour ne pas attirer l'attention de Maman).

De cette façon, tout ira bien.

Réglons encore quelques petits détails :

Un cadeau doit être joliment présenté. Demandez au marchand de vous faire un joli paquet.

Si vous avez préparé vous-même la surprise, achetez un papier blanc glacé dans une papeterie, un joli ruban chez la mercière et, avec du soin, vous obtiendrez un très joli résultat.

Enfin, tenez votre langue, gardez tout cela pour vous, cachez vos paquets pour que la surprise soit complète. Et puis, embrassez très fort votre maman... plus fort que d'habitude.

Mais ça, j'en suis bien certaine, vous n'avez pas besoin que je vous le rappelle...

FAIT EXPLOSER MONSIEUR K



Cet avion américain U-2, que nous vous présentons dans nos pages d'actualité, abattu il y a quelques semaines au-dessus de l'U.R.S.S., a défait en vingt-quatre heures ce que des milliers d'hommes de bonne volonté, sur les cinq continents, avaient mis des années à bâtir : la conférence au sommet.

On peut dire, sans exagérer, qu'il a fait « exploser M. K. ». Faute d'excuses de la part du Président Eisenhower, le Premier soviétique a quitté Paris sans poursuivre ses entretiens avec le président des U.S.A., le général de Gaulle et M. Macmillan.

« Avion-espion », disent les Russes.

— Certes, répliquent les Américains, mais Spoutnik IV ne fait-il pas, lui aussi, de l'espionnage au-dessus des Etats-Unis ?

Le dialogue en est là. Il n'appartient pas à votre journal de juger. Mais simplement de souhaiter, avec tous les hommes de bonne volonté, d'où qu'ils soient, que la paix soit enfin définitivement établie.

Pendant ce temps, aux Etats-Unis, M. C.-L. Johnson (ci-dessous) qui conçut l'U-2, nie que les débris exposés par les Russes soient ceux de son avion. Ayant étudié la photo diffusée par l'U.R.S.S., M. Johnson déclara qu'il ne put identifier aucune pièce de l'U-2, et qu'à son avis tout cela n'est qu'un coup monté. Mais rappelons que M. Eisenhower, président des Etats-Unis, a reconnu que des avions du type U-2 survolaient le territoire de l'Union Soviétique et se livraient à des missions d'observation et d'espionnage.

Pour préserver la paix, le président des U.S.A. a donné l'ordre de suspendre ces vols.

Pour préserver la paix, le président des U.S.A. a donné l'ordre de suspendre ces vols.

simplicité

photos faciles et de haute qualité...avec les appareils

SEM

"JOIE DE VIVRE" 6x6
appareil reflex muni des mêmes objectifs Som Berthiot que les appareils de la gamme Semflex.

"BABY JOY" 24x36
tous les avantages des petits formats.

cadran sélecteur

EN COULEURS COMME EN NOIR, vous réussirez toutes vos photos. Ces deux appareils sont munis du cadran sélecteur qui simplifie au maximum la prise de vue.

Un coup d'œil sur ces petits dessins, un geste, visez, appuyez : c'est pris, c'est réussi !

VOUS RECEVREZ UNE DOCUMENTATION COMPLÈTE EN ECRIVANT A
S16 SEM - SERVICE N° 15 - AUREC (HAUTE-LOIRE)

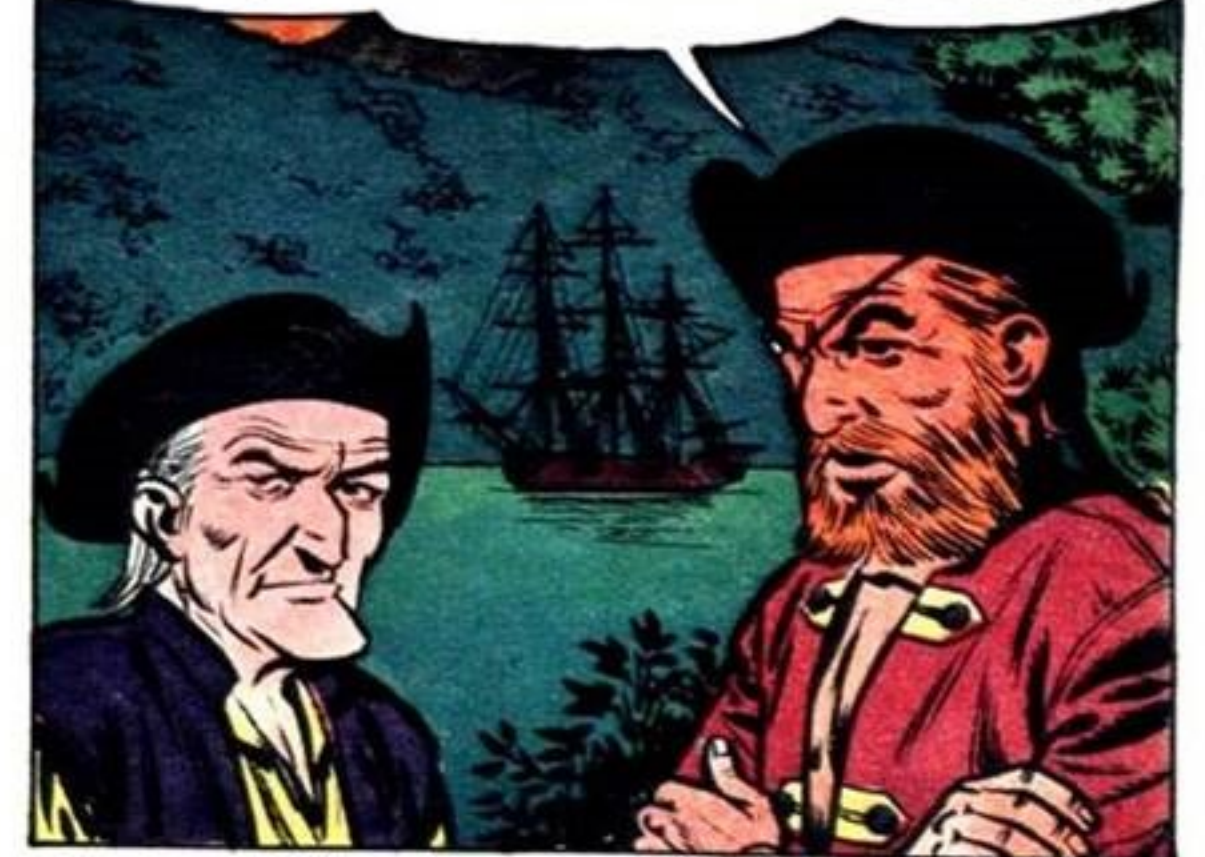
Le DÉMON

MAIS, DURANT LES JOURS QUI SUIVENT, BARBE-ROUGE NE SEMBLE PLUS SONGER À SES AMBITIEUX PROJETS. IL LUI FAUT FAIRE FACE À DES PROBLÈMES PLUS URGENTS...

LES HOMMES MURMURENT, CAPITAINE... ILS SONT MÉCONTENTES. LORS DE LA DERNIÈRE EXPÉDITION, ILS ONT RISQUÉ GROS POUR PAS GRAND-CHOSE. ILS VOUS REPROCHENT DE TROP VOUS OCCUPER DE VOTRE FILS ET PAS ASSEZ DE RAMASSER DU BUTIN. ILS DISENT QUE LE TERRIBLE BARBE-ROUGE S'EST TRANSFORMÉ EN MOUTON!...

LES GUEUX!... LES PENDARDS!... EH BIEN, ILS VONT VOIR!... AH!... ILS VEULENT QUE JE M'OCCUPE D'EUX? ILS SERONT SERVIS!...

FAIS ARMER LE "FAUCON NOIR"!... NOUS REPRENDRONS LA MER DANS DEUX SEMAINES ET ÉRIC SERA DE LA PARTIE!... IL Y A DU VRAI DANS CE QUE DISENT LES HOMMES!... MON FILS S'EMBARASSE TROP D'ESPRIT COURTOIS ET CHEVALERESQUE!...



IL EST TEMPS QU'IL APPRENNE QU'UN PIRATE IGNORE LA PITIÉ, LA LOYAUTÉ, LES BONS SENTIMENTS ET LE RESPECT DE LA PAROLE DONNÉE!... NOUS ALLONS EN FAIRE UN VRAI FLIBUSTIER!... VA LE CHERCHER!...

PEU APRÈS.

GARÇON, POUR FAIRE DE TOI UN PARFAIT OFFICIER DE MARINE, J'AVAIS DÉCIDÉ DE T'ENVOYER SOUS UN FAUX NOM EN ANGLETERRE, À L'ACADÉMIE NAVALE. MAIS AVANT, J'AI DÉCIDÉ DE TE FAIRE VOYAGER ENCORE UN PEU.

?!?!...

TU PARTIRAS POUR LONDRES PLUS TARD!... EN ATTENDANT, TU VAS METTRE TON SAC SUR LE "FAUCON NOIR" ET TU VAS GAGNER TOI-MÊME, À LA POINTE DE TON SABRE, DE QUOI PAYER TES ÉTUDES!...

C'EST MERVEILLEUX, MERCI, PÈRE J...



D.48A

QUINZE JOURS PLUS TARD, LE "FAUCON NOIR", RÉARMÉ, CALFATÉ À NEUF, BOURRÉ DE VIVRES ET DE MUNITIONS, APPAREILLÉ, MONTÉ PAR PLUS DE CENT PIRATES RÉSOUS.



ET C'EST ALORS CONTRE LES GALIONS, QUEL QUE SOIT LEUR PAVILLON, ET CONTRE LES PETITES VILLES CÔTIÈRES UNE SÉRIE DE RAIDS SANGLANTS ET TERRIBLES. INSAISSABLE, SURGISSANT À L'IMPROVISTE, PUIS S'ÉVANOUISSANT COMME LA FOUDRE ET NE LAISSANT, COMME ELLE, QUE RUINES, MORTS ET DEUILS DERRIÈRE LUI, BARBE-ROUGE ÉCUME LA MER DES CARAÏBES DU NORD AU SUD.



UN SILLAGE D'ÉPOUVANTE SUIT LE PASSAGE DES PIRATES. MAIS, CHAQUE JOUR, ÉRIC, QUI N'A CESSÉ DE SE BATTRE BRAVEMENT, DEVIENT DE PLUS EN PLUS MÉLANGOLIQUE...

EST-CE LÀ LA VIE FIÈRE ET EXALTANTE DONT JE RÉVAIS?...



DU SANG!... DU SANG!... TOUJOURS DU SANG, DES LARMES, DE LA HAÏNE!... PAS DE QUARTIER!... TUÉ OU ÊTRE TUÉ!... ET TOUT CELA POUR AMASSER TOUJOURS UN PEU PLUS D'OR. CE SALE OR QUE L'ON SE DISPUTE SORDIDEMENT!...



J'EN AI ASSEZ!... ASSEZ!... JE VOUDRAIS EN FINIR AVEC TOUTES CES TUERIES... C'EST... C'EST ÉPOUVANTABLE MAIS... MON PÈRE COMMENCE À ME FAIRE HORREUR.

HUM!... M'EST AVIS QUE LA CROISIÈRE NE RÉUSSIT GUÈRE À ÉRIC.



D.48B

des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

TEXTE: J.M. CHARLIER

RESUME. — Malgré l'échec de son expédition à Carthage, Barbe-Rouge rêve de faire donner à son fils adoptif l'instruction qui en fera un parfait capitaine.

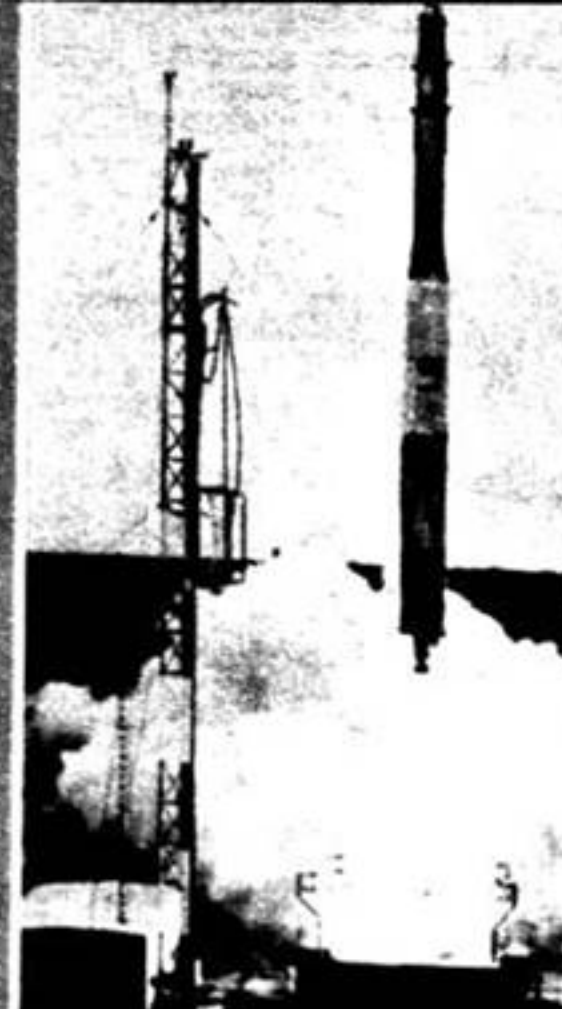




• Toutes les fusées du monde entier trouvent leur origine dans le tristement célèbre V2 de 14 tonnes. Réalisé et mis au point par les Allemands pendant la dernière guerre, il avait une portée de 320 km et transportait une tonne d'explosif. Cette arme redoutable causa beaucoup de dégâts chez les alliés. C'est à partir de cette fusée balistique à courte portée qu'Américains et Russes ont construit leurs fusées intercontinentales.



• Le missile « Jupiter » occupe une place de choix dans l'histoire de l'astronautique. Ce fut lui, en effet, qui lança le premier satellite américain, l'« Explorer », le 1^{er} février 1958. Ce satellite doit encore poursuivre sa ronde pendant quatre ans. La « Jupiter » a encore servi à lancer le satellite « Beacon » qui devait devenir un beau ballon de 30 mètres de diamètre. Mais le lancement fut un échec. (Poids au départ: 50 tonnes.)



• La fusée « Vanguard » lança le second satellite américain, le 17 mars 1958. Ce satellite fut appelé « Pampelmousse » en raison de ses dimensions fort réduites. « Pampelmousse » tourne depuis plus de deux ans et ses signaux sont toujours reçus. Le satellite doit continuer à tourner autour de la terre pendant au moins 130 ans! « Pampelmousse » a rendu d'immenses services à la science. (Poids au départ: 10 tonnes.)



• La fusée « Thor » sort au lancement de nombreux satellites. L'ensemble « Thor-Hustler » a placé sur leur orbite les « Discoverer » qui, malheureusement, ne furent jamais récupérés. L'ensemble « Thor-Able » est la véritable « lance-pierres » qui a servi à lancer les « Pioneer » 1 et 2, un « Explorer » VJ, le satellite photographique des nuages « Tiros » et le satellite de navigation « Transit ». (Poids au départ: env. 50 tonnes.)

Distancés, les U.S.A. préparent leur revanche

La fusée américaine que vous voyez sur notre couverture, symbolise les efforts des U.S.A. pour rattraper l'avance prise par les Soviétiques. A la vitesse à laquelle les progrès se développent, le retard accusé par les U.S.A. sera très long à rattraper.

Par contre, les savants américains ont réussi de véritables tours de force en logeant dans leurs « oranges » ou « pampelmousses » autant d'instruments que les Russes dans leurs gros « Spoutnik ». Ils y sont arrivés en réalisant des instruments miniaturisés au maximum dont le fonctionnement est resté excellent malgré leurs petites dimensions.

Mais les Russes seront bientôt capables d'envoyer un homme dans l'espace car leurs engins sont à même de le recevoir. On ne peut pas miniaturiser un homme!

Les fusées U.S. capables d'emporter un homme et sa cabine ne seront pas prêtes avant un an, sinon deux.

La compétition continue donc entre les deux grandes nations du monde. Pour l'instant, les Russes sont largement en tête, mais les Américains font le maximum pour réduire l'écart. Nos photos du haut retransmettent, étape par étape, leurs efforts également gigantesques.

Cette lutte qui, nous l'espérons, restera pacifique, nous promet d'assister à des performances sensationnelles...

J. GAMBUR.



LUCIEN BARNIER

Notre ami Lucien Barnier, dont vous lisez chaque semaine les passionnants reportages scientifiques, vous présente aujourd'hui, en exclusivité pour la presse des jeunes, le fabuleux Spoutnik IV. C'est grâce à ses relations personnelles avec les plus grands savants russes et américains que notre éminent collaborateur a été ainsi à même de reconstituer, en dernière minute, tous les détails du satellite artificiel qui révolutionne notre époque.

SPOUTNIK IV OUVRE A

DANS sa cabine spatiale de « Spoutnik IV », un mannequin nous offre la plus sensationnelle représentation théâtrale de tous les temps, puisqu'il joue la grande scène de l'évasion cosmique. On pourrait presque dire qu'il a conscience de son jeu, tant il y met de naturel et d'application humaine. Ses narines ne supportent pas l'air vicié d'oxyde carbonique. Son cœur flanche quand une accélération trop violente comprime ses artères et qu'un flot de sang artificiel vient à s'interrompre. Ses mains électroniques se paralysent dès que le vaisseau spatial se met à virevolter sur lui-même. Ses détecteurs réagissent aux baisses anormales de pression ou de température. Et pour transmettre toutes ces sensations, ces malaises, ces plaintes, il y a 1 477 kilos d'instruments scientifiques qui sont en permanence braqués sur le héros sans âme. Vous avez peut-être entendu la série lancinante de ces « tut-tut » diffusés par « Spoutnik IV »... Eh bien! ce mystérieux langage est celui du mannequin-robot. C'est sa manière à lui de dire : « L'atmosphère devient irrespirable; soyez gentils de mettre en route le système de renouvellement de l'air... Voulez-vous stabiliser mon vaisseau spatial, car je commence à souffrir du tournis. » Bref, ce mannequin-robot se comporte comme un être humain; et son aventure qui se

déroule à seulement 320 kilomètres au-dessus de nos têtes simule exactement ce que sera l'aventure du premier homme cosmique.

LES PLAINTES DU MANNEQUIN-ROBOT

Dès lors, la question se pose de savoir quand, dans combien de semaines ou de mois, un homme réel de chair et de sang prendra place dans un astronef. Eh bien! on peut maintenant examiner cette question en détail. Le vol cosmique d'un passager humain dépend de trois éléments : la puissance du véhicule, la possibilité de créer dans ce véhicule des conditions qui permettent la vie, et enfin la certitude de ramener sur Terre notre voyageur. Aujourd'hui, ces trois éléments sont-ils réunis? Je crois qu'on est en mesure de répondre. Le véhicule, c'est la super-fusée soviétique essayée en janvier dernier dans le Pacifique. Elle avait alors parcouru 12 000 kilomètres et atteint un objectif désigné d'avance avec une marge d'erreur de 1 200 mètres. D'après les informations qui ont été données à Moscou et les suppositions que l'on peut faire, cette fusée doit avoir une puissance de soixante à cent millions de chevaux, c'est-à-dire la puissance de plusieurs centrales hydro-électriques de l'im-

Les POINTS IMA vous offrent

1^{re} GRANDE COLLECTION

AVENTURES AUX POLES - Chaque série d'images s'obtient contre **100 POINTS IMA**

2^e COLLECTION "RUDI-CINEMA-AVENTURES"

LE BOSSU - tiré du film avec J. MARAIS - 3 fascicules - Chaque fascicule s'obtient contre **35 POINTS IMA**

3^e COLLECTION "OBJETS"

50 POINTS IMA = 1 bloc reporter

60 POINTS IMA = 1 ballon de plage gonflable

POUR VOUS COLLECTIONNEUSES... LES BIJOUX "METARGENT"

65 POINTS IMA = la broche hirondelle

65 POINTS IMA = la bague Amie

35 POINTS IMA = la breloque

POUR VOUS COLLECTIONNEURS... LES SOLDATS "STARLUX"

45 POINTS IMA = le para ou le légionnaire

60 POINTS IMA = le policier canadien

OFFRE SPECIALE

COLLECTION "OBJETS"

40 POINTS IMA = le bloc reporter au lieu de

50 POINTS IMA = le ballon de plage gonflable au lieu de

55 POINTS IMA = la broche hirondelle au lieu de

55 POINTS IMA = la bague Amie au lieu de

25 POINTS IMA = la breloque au lieu de

35 POINTS IMA = le para ou le légionnaire au lieu de

50 POINTS IMA = le policier canadien au lieu de

Découpez cette "OFFRE SPECIALE" et adressez-la aux : POINTS IMA : 15, boulevard des Italiens, PARIS (2^e) en y joignant le nombre de Points IMA nécessaires. Entourez d'un cercle sur le bon l'objet que vous désirez recevoir. Merci.

NOM

PRÉNOM

RUE

N°

VILLE

DÉP.

Ref. PILOTE

COLLEZ ICI PAR UN COIN UN TIMBRE POUR FRAIS



Merci aux très nombreux lecteurs de « Pilote » et à leurs parents, qui ont répondu avec une grande spontanéité à nos « S.O.S. » pour les animaux.

Grâce à eux, le petit caniche de l'annonce n° 5 a été placé dans la ville même où demeure son ancien maître. Quant au chaton noir abandonné de l'annonce n° 3, il a été recueilli par un petit garçon paralysé.

Bien entendu, nous n'avons pu couper en cinq ou six morceaux tous les animaux dont nous avons parlé dans notre rubrique. Mais que ceux qui désiraient les adopter ne soient pas trop déçus : d'autres bêtes perdues et malheureuses les appelleront encore au secours. D'ores et déjà, nous demandons aux

lecteurs de « Pilote » qui ont chez eux des chiens et des chats de ne pas attendre le dernier moment pour s'inquiéter de ce qu'ils feront de leurs animaux pendant le temps des vacances. D'autre part, si des lecteurs peuvent assurer la garde des animaux de ceux qui s'en vont, qu'ils nous écrivent.

Et vous tous, qui aimez les bêtes, n'oubliez pas que des jeunes comme vous se sont groupés pour unir et multiplier leurs efforts afin de mieux les connaître, mieux les protéger, mieux les défendre. Joignez-vous à eux, devenez membres du « Club du Jeune Ami des Animaux ».

Merci à tous et bien amicalement.

Jean Paul

ON NOUS DEMANDE... BEAUCOUP DE SINGES !

N° D4. Alain DEBUS, à Hoenheim (Bas-Rhin).

« Depuis mon enfance, j'ai élevé toutes les bêtes qu'on puisse imaginer. J'en garde encore une dizaine de sortes... Je voudrais un petit singe qui serait le maître de mes animaux... Je te l'échangerai contre une paire de canaris... »

N° D5. Michel DUTRUEL, à Thonon-les-Bains (Hte-Savoie).

« J'aimerais avoir un singe, de préférence un ouistiti. Je lui assurerais un parfait avenir... »

N° D6. André MICHOT, à Nevers (Nièvre).

« Je voudrais élever une petite guenon... »

N° D7. Francis COSSET, à Châteauroux.

« Je voudrais me dégourdir, car je n'ai pas de copain dans mon quartier... La bête que je voudrais : un petit singe, comme Tamba dans Jim-la-Jungle. »

N° D8. Mauro SOLIERI, à Saint-Josse-sur-Mer (Pas-de-Calais).

« J'aime beaucoup les bêtes et j'en ai de toutes sortes. Mais je rêve d'avoir un petit singe. Je peux donner, en échange, un couple de belles tourterelles. »

N° D9. Ch. LONTRADE, à Ussel (Corrèze).

« Depuis longtemps, j'aurais voulu un jeune singe (de préférence un mâle). J'ai beaucoup de place et une maison à la campagne... »

N° D10. M. Robert BERTRAND, à Paris.

« Je suis membre de la brigade de Défense des Animaux... Mon fils Michel désire adopter un petit singe... »

NOUVEAUX S.O.S.



N° 21. Yvette GEORGES, à Croissy-sur-Seine (S.-et-Oise).

« J'ai une petite chatte à placer. Elle a le poil demi-angora, le dos noir un peu tigré et le ventre blanc. Je pense que, dans cinq ou six semaines, elle pourra être séparée de sa mère. »

N° 22. Mme S. RAVAU, à Bessancourt (Seine-et-Oise).

« Gentil petit chien perdu recherche nouveaux maîtres, n'ayant été adopté que provisoirement. »

N° 23. « Appeler DAN, 74-65 ».

« Perdu petit loulou blanc, répondant au nom de « Titi », propre et affectueux. Maîtres désespérés. »

N° 24. M. CABASSON, vétérinaire à Mar-seille.

« Nombreux chiens malheureux à placer d'urgence. »

S.O.S. ENTENDUS

Guy HERAULT, à Angers (M.-et-L.).

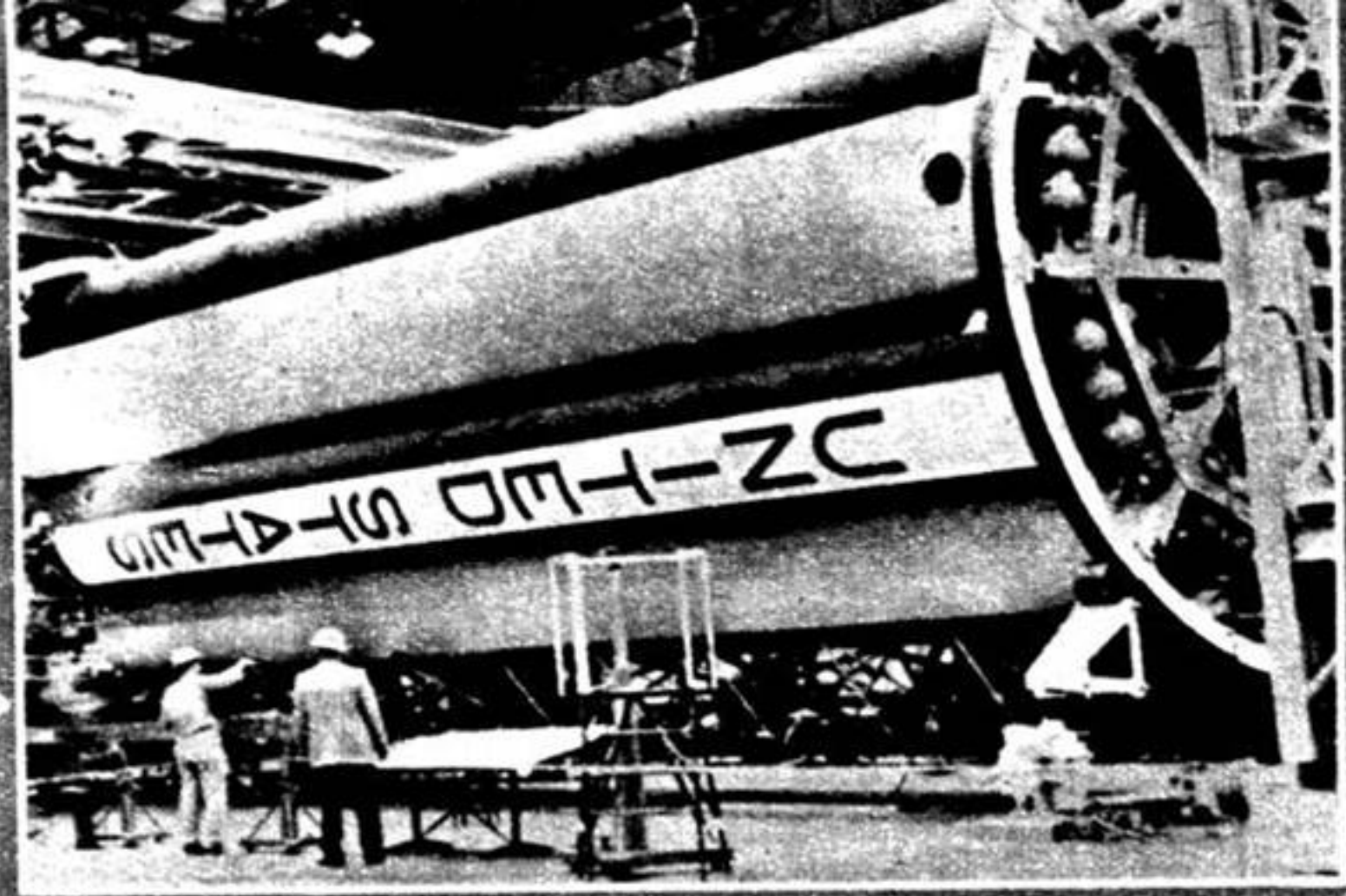
« Je désire adopter le gentil chien (annonce n° 8) car j'aime les animaux et j'ai des chats qui s'ennuient à la maison... Mes parents sont d'accord. »





• La fusée « Atlas » est la plus puissante actuellement utilisée. Elle a réussi à placer sur leurs orbites le satellite « Score » en décembre 1958 et les satellites espions « Midas ». (Poids au décollage : 110 tonnes.)

• Le projet « Saturn » prend forme peu à peu. On voit ici le véritable barillet constitué par huit réservoirs alimentant les huit moteurs-fusées qui fourniront une poussée de près de 700 tonnes. Avec « Saturn », les Américains espèrent rattraper les Soviétiques.



L'HOMME LES CHEMINS DE LA LUNE

portance de Géniassiat. Cet engin d'une terri-
fiant puissance semble parfaitement pré-
cis, puisqu'il a satellisé une masse de huit
tonnes (y compris le dernier étage de la
fusée) sur une orbite circulaire qui est la
plus difficile à réaliser. Quant à assurer la
vie du passager cosmique, on va voir si
cela est possible en écoutant ce que raconte
le mannequin-robot. Si celui-ci ne se plaint
pas trop gravement, alors, on saura que la
science et la technique actuelles peuvent
créer quelque part dans l'univers une ré-
plique modèle réduit de la Terre, où un
être terrestre retrouve son air, sa vapeur
d'eau, ses rayons de soleil. Ce n'est pas une
petite affaire que de parvenir à transporter
ainsi dans le cosmos ce « morceau » de
notre planète qui est indispensable pour
maintenir notre vie. Mais il semble bien
qu'on y soit arrivé.

Bien sûr, il reste à résoudre le dernier
problème, celui du retour sur notre planète.
Le mannequin va justement faire l'expé-
rience du largage de sa cabine spatiale.
Sur un ordre radio-électrique transmis de
la Terre, des leviers se mettront en mou-
vement et sépareront la cabine proprement
dite de son vaisseau porteur.

DANS DEUX ANS, LA LUNE

Une phase ultime du vol cosmique com-
mencera alors ; et ce sera la phase drama-
tique, car il faut à tout prix éviter que
l'engin n'aborde l'atmosphère à une vi-
tesse excessive. Des rétro-fusées de frein-
age s'allumeront et amèneront le satellite
à des vitesses appro-
chant celles de l'aéro-
nautique. Des ailerons
surgiront qui donne-
ront soudain à la ca-
bine l'allure d'un

avion hypersonique. Si tout se passe bien
selon les calculs des savants, l'opération de
rentrée dans l'atmosphère pourrait durer
au moins une journée. Mais, entre nous,
qu'est-ce qu'une journée de loopings à vue
de sa chère vieille planète, quand on revient
de l'immensité du cosmos ? Nous verrons
l'engin spatial s'enrouler autour de la
Terre comme un fil de laine autour de la
pelote. Et le premier tour de piste de l'ère
spatiale aura été accompli. Quand assiste-
rons-nous à cet exploit ? Ma foi, il me
semble que si l'astronautique tient son
rythme actuel, nous devons compter que
pour les prochaines fêtes de fin d'année
il y aura quelque part dans le monde un
passager cosmique qui, revenu de son pé-
riple extra-terrestre, savourera les joies fa-
miliales d'un heureux réveillon de Noël.
Et après, cette excursion inaugurale accom-
plie, est-ce que les routes interplanétaires
seront définitivement ouvertes ? Bien sûr,
nous sommes impatients d'apprendre qu'un
homme aura mis le pied sur la Lune, car
la Lune est devenue une sorte de symbole
de l'ère cosmique. On ne considérera
l'ouverture de l'ère interplanétaire qu'au
moment où un véhicule cosmique terrestre
atteindra cette « terre du ciel » et en re-
viendra. Mais il n'apparaît pas que des
obstacles insurmontables interdisent cette
expédition, dans la mesure où justement

la première tentative de sortie cosmique se
sera bien déroulée. Après Spoutnik IV, cer-
tains savants prétendent que dans deux ans
un homme « alunira » ! Vous voyez donc
l'extrême importance du raid présent de ce
fameux mannequin-robot qui a pris
son vol dans l'espace le 15 mai dernier.

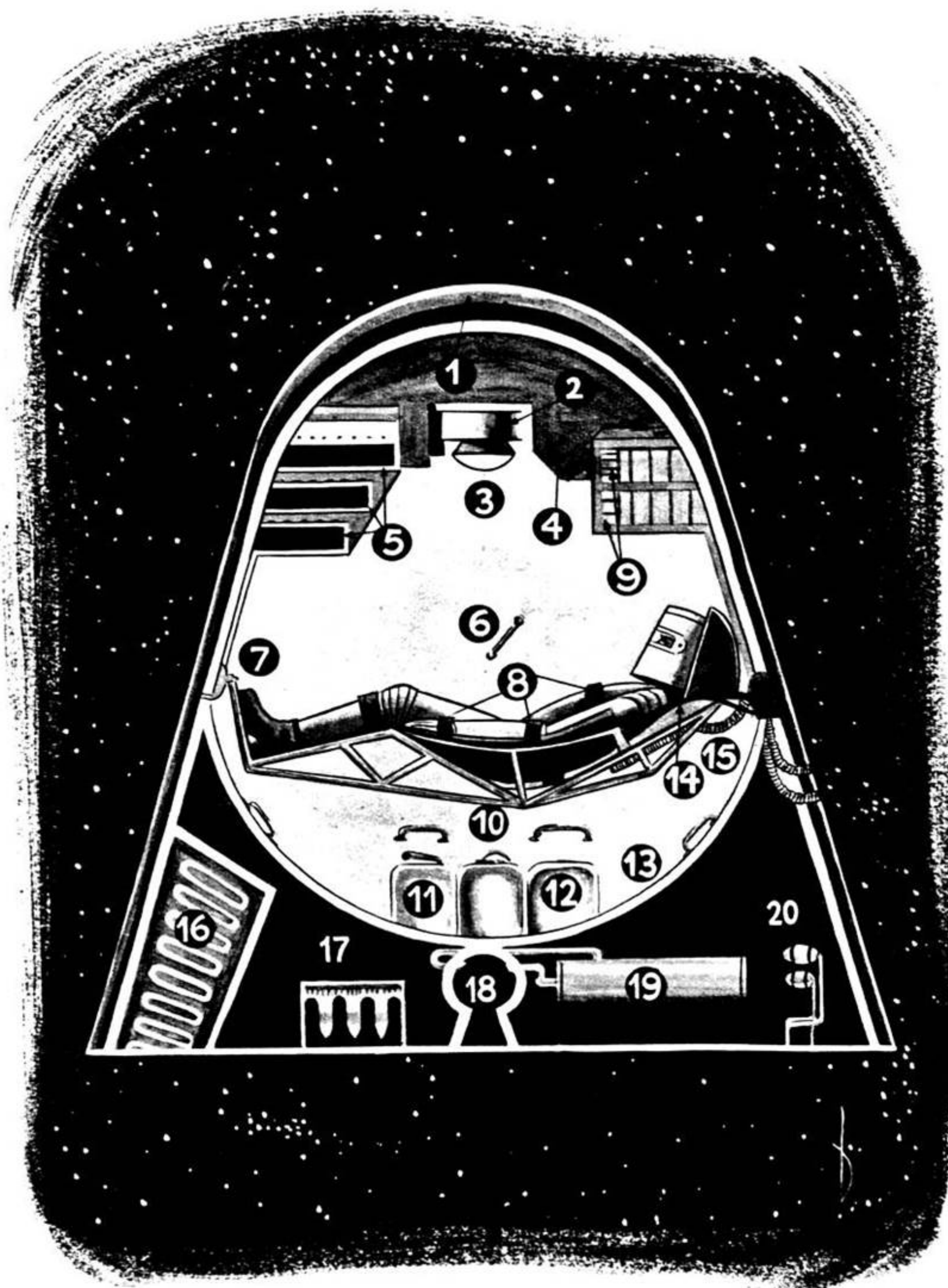
TOUJOURS PLUS LOIN !

Tout comme le fit l'aéronautique, lors-
qu'elle préparait son éclosion de grande
fille majeure, l'astronautique va essayer de
pousser ses rameaux dans plusieurs direc-
tions. Nous allons la voir s'occuper de
reconnaître les planètes lointaines, comme
Vénus et Mars. Elle va transporter là-bas
ses observatoires automatiques qui photo-
graphieront les paysages de ces mondes
mystérieux et diffuseront vers les centres
terrestres ces clichés télévisés. Elle déposera
sur ces sols inconnus des robots qui, télé-
guidés par l'homme, exploreront montagnes
et déserts martiens ou s'enfonceront dans
les ténèbres de cet hémisphère vénusien
inaccessible au regard de nos télescopes.
L'astronautique se mettra également à bâtir
les « îles de l'espace » qui jalonnent les
routes interplanétaires.

Nous ne sommes plus tellement éloig-
nés de ces temps où le fantastique
d'aujourd'hui sera alors une banale réalité.

LE VAISSEAU DE L'ESPACE RECONSTITUÉ PAR LUCIEN BARNIER

1. — Revêtement
protégeant contre
l'échauffement.
2. — Caméra de télé-
vision.
3. — Objectif à
grand angu-
laire.
4. — Lignes radio-
téléphoniques.
5. — Batteries.
6. — Poignée du sas
de sortie.
7. — Fixation de la
couchette-hamac.
8. — Sangles de fi-
xation du pas-
sager.
9. — Equipement de
télé-métrie.
10. — Couchette s'a-
daptant à la
forme du
corps.
11. — Réserve d'eau
fraîche.
12. — Réservoir hy-
giénique.
13. — Hublot d'obser-
vation.
14. — Casque pourvu
d'écouteurs ra-
dio et de mi-
cro.
15. — Tube pour l'éli-
mination de la
vapeur d'eau
expirée.
16. — Système de pa-
rachute pour
l'atterrissage.
17. — Appareils
d'orientation.
18. — Rétro-fusée de
freinage.
19. — Réservoir de
combustible.
20. — Antenne - fouet



LE NOUVEAU STYLO A CARTOUCHE VISOR Pen7

se recharge
en 7
secondes



garantie

12 N.F. 50

VISOR
Pen7

une cartouche
73 pages d'écriture

ETUI 5 CARTOUCHES

1 ml

PUB. J. DE SAINT PHALLE et C^e

Modèle déposé 1961 S.M.I.D.

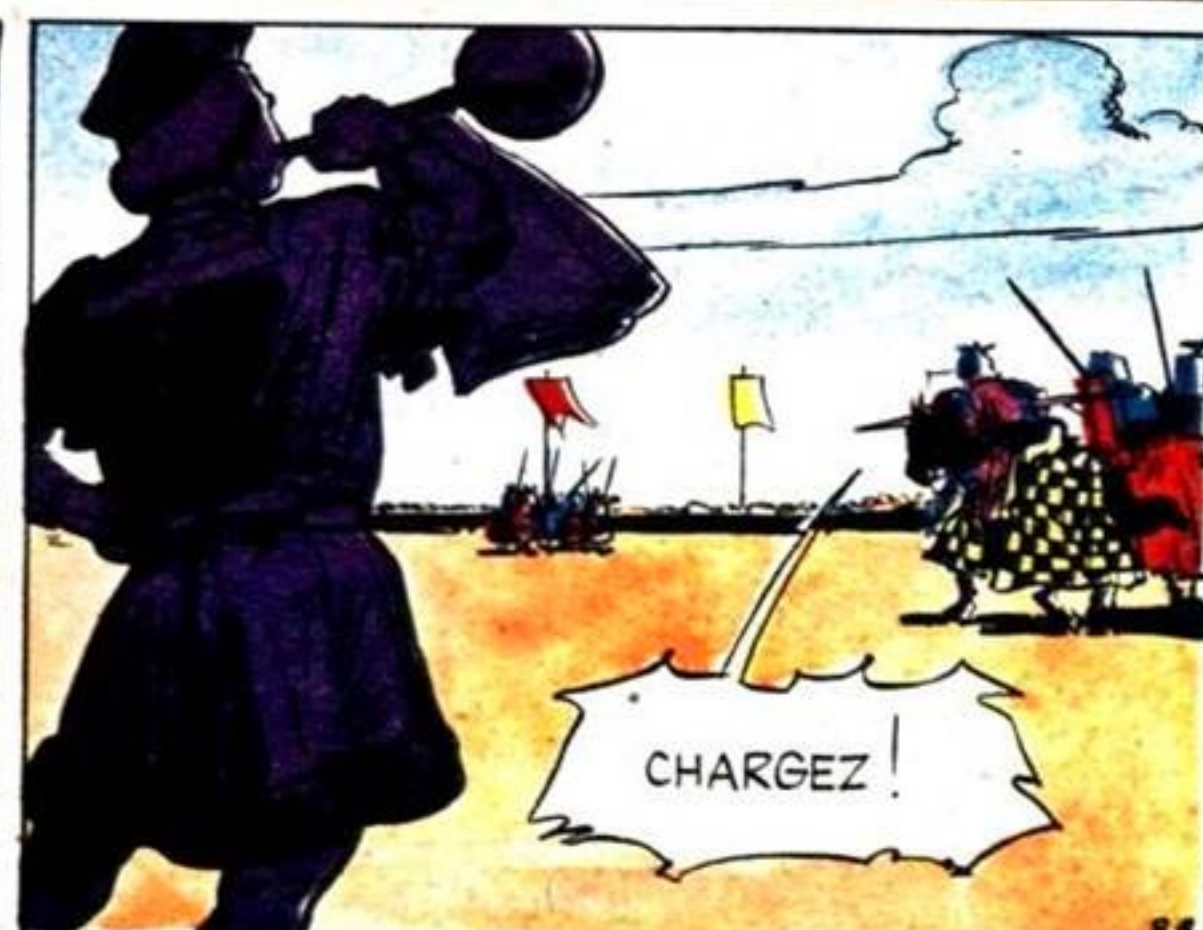
L'ÉPIQUE

RESUME. — Le tournoi d'Ashby a réuni autour de l'enceinte une foule nombreuse et disparate. Le prince Jean, qui préside la rencontre, a pris place dans la tribune d'honneur, salué par les nobles normands et saxons.

Texte de BERNARD LEROY

d'après WALTER SCOTT

Dessins d'ANTONIO PARRAS



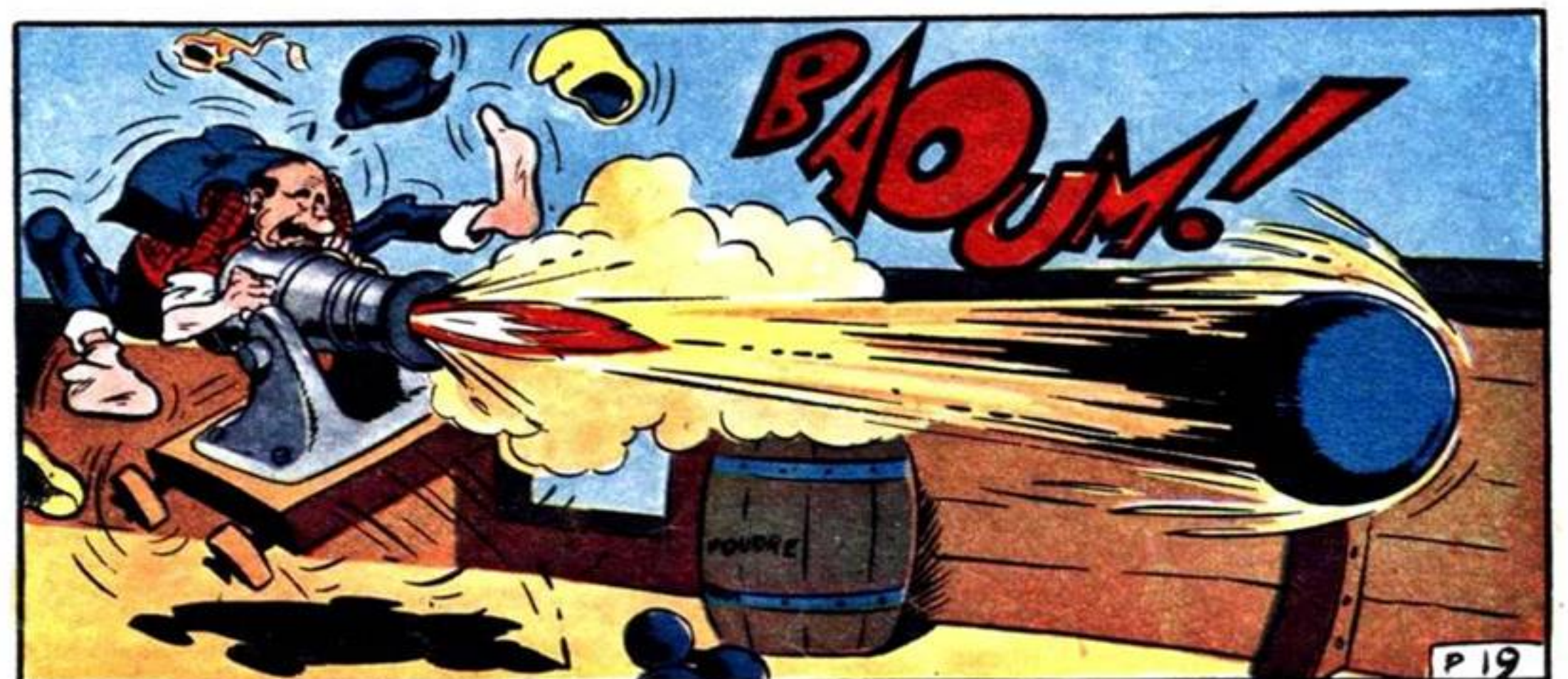
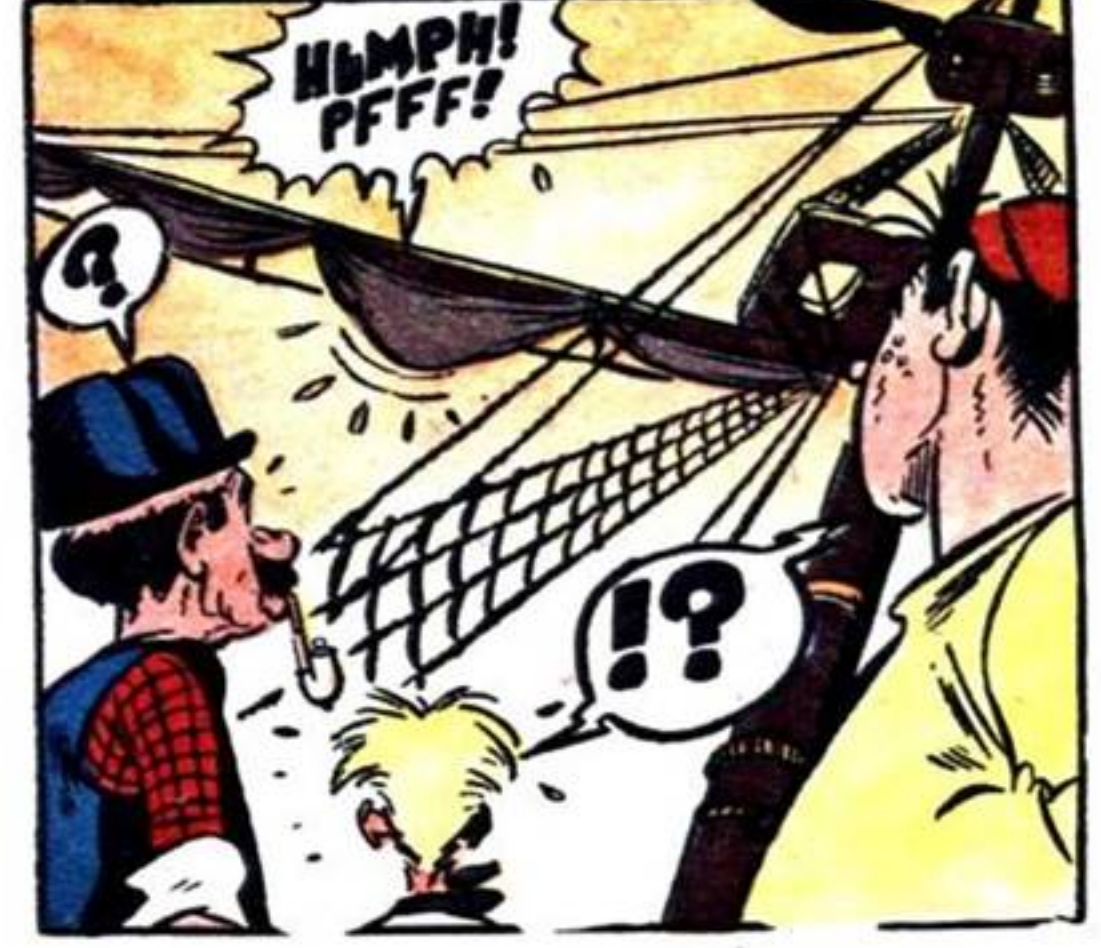
ET C'EST LE CHOC!... BRUTALEMENT DÉSAÏONNÉS, LES ADVERSAIRES DE BOIS-GUILBERT ET DE FRONT DE BŒUF ROULENT À TERRE... UN TROISIÈME CHEVALIER MORD AUSSI LA POUSSIÈRE, MAIS SUR UNE FAUTE DE SON RIVAL, FAUTE TRÈS GRAVE CONTRE LES RÈGLES DE LA CHEVALERIE (1)



Jehan Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — « La Brave » a trouvé une tempête sur sa route. Le navire s'est mieux comporté que son équipage. C'est pour cela, qu'une fois le calme revenu, le capitaine Soupolet décide d'entraîner ses hommes.





UN DEPART DU TOUR DE FRANCE DE LA BELLE EPOQUE. MOUSTACHES EN BATAILLE ET MUSETTE AU GUIDON, LES COUREURS VONT AFFRONTER DES ETAPES DE 48 HEURES.

LA CHEVAUCHÉE FANTASTIQUE DES



Cet homme, attelé à un invraisemblable véhicule publicitaire, ne se doute pas qu'il est le précurseur des caravanes multicolores et bruyantes qui précèdent les « Tours » au cours des étapes.

Les véhicules publicitaires des derniers Tours de France rivalisent de confort et d'excentricité. Pour les spectateurs qui attendent les géants de la route, la caravane publicitaire est devenue une tradition.

DIMANCHE 26 juin, de Lille, partira le quarante-septième Tour de France cycliste. Pendant 22 jours, du nord à l'ouest, de la Bretagne aux Pyrénées, de la Provence aux Alpes, des centaines de milliers de spectateurs, des millions même, vont se presser sur le bord des routes pour assister au passage de la grande caravane.

Ce Tour de France, quel est-il ? D'où vient-il ? Il a fallu, comme chante Yves Montand, que des générations d'hommes, depuis Henri Desgrange et Géo Lefèvre en 1902, se penchent sans arrêt sur l'ouvrage pour que puisse être réalisée cette merveille d'organisation qu'est le Tour de France 1960.

Le Tour de France de la Belle Epoque : une belle histoire ; une belle légende que nous allons vous conter.

LE "TOUR" VA NAITRE... LE "TOUR" EST NÉ !

Passons sur la période... prénatale, elle se résume ainsi : Henri Desgrange, directeur du journal l'« Auto », voulait faire mieux que Pierre Giffard, directeur du « Vélo ». Le second organisait la course cycliste Paris-Brest et retour. Desgrange, sur la suggestion de Géo Lefèvre, décida de mettre sur pied un Tour de France cycliste. Aujourd'hui, les successeurs de l'« Auto », nos confrères l'« Equipe » et le « Parisien Libéré », sont non seulement co-organisateurs du Tour de France, mais dirigent également toutes les autres courses cyclistes françaises et en particulier Bordeaux-Paris et Paris-Brest et retour. Par-delà la tombe, Henri Desgrange a vaincu Pierre Giffard.

Mais revenons à 1903. 1^{er} juillet, 15 h 16, à Montgeron, devant l'auberge le « Réveil-Matin », va être donné à soixante coureurs le départ du premier Tour de France cycliste. Ils ont 2 428 kilomètres à parcourir en six étapes de Paris à Lyon, de Lyon à Marseille, de Marseille à Toulouse, de Toulouse à Bordeaux, de Bordeaux à Nantes et de Nantes à Paris, soit environ quatre cents kilomètres par étape. Les coureurs roulaient aussi bien de nuit que de jour puisque les délais pour couvrir chaque étape étaient de près de 48 heures ; entre chaque étape, plusieurs journées de repos (de deux à quatre) permettaient aux rescapés de récupérer.

Ce premier Tour de France qui vit arriver vingt et un coureurs, se termina par la nette victoire du vétéran Maurice Garin qui, à 34 ans, possédait un brillant palmarès. La révélation de l'épreuve fut le garçon boucher de Sens, René Pothier qui, âgé de 20 ans, se classait second. Maurice Garin avait couvert les 2 428 kilomètres

à la moyenne horaire de 25,679 km, et précédait Pothier de près de trois heures.

LA GRANDE CROISADE

1904 : Pour sa seconde année d'existence, le Tour de France va déchaîner les passions. Voies de faits contre les coureurs au cours de la deuxième étape, semis de tessons de bouteilles et de clous, routes barrées au cours de la troisième étape : des supporters partiaux veulent ainsi venger l'élimination de leur champion, l'Alsésien Payan. La course par elle-même ressemble à l'édition 1903, mais le Tour de France 1904 aura un épisode inattendu : accusés d'avoir violé les règlements, les quatre premiers : Maurice Garin, Pothier, Garin junior et Aucouturier seront disqualifiés, et c'est pourquoi au palmarès du Tour de France figure pour l'année 1904 le nom de Cornet.

1905 : Desgrange ne renonce pas. Au contraire, il reprend le combat pour, comme il l'écrit, « la grande croisade morale du sport cycliste ». Non seulement le Tour de France 1905 a lieu, mais il change complètement de visage. Tout d'abord onze étapes avec un tracé adoptant le découpage frontalier du pays : 2 975 kilomètres au total, donc des étapes plus courtes. Enfin, sensation, apparition de la montagne. Oh ! bien sûr, une montagne bien réduite puisqu'elle se limite à l'ascension du Ballon d'Alsace dans l'étape Nancy-Besançon et, dans les Alpes, de la côte de Laffrey et du col Bayard dans l'étape Grenoble-Toulon. Un gros incident au départ : une grande partie de la route de cette première étape (Paris-Nancy) est tapissée de clous — la police en ramassera plus de cent kg — et chaque coureur compte une dizaine de crevaisons. Desgrange, atterré par cet acte de sabotage, envisage de renoncer, mais les coureurs insistent et la course continue. C'est finalement Louis Trousselier qui remporte ce troisième Tour de France devant Aucouturier à la moyenne, exceptionnelle pour l'époque, de 27,284 km. Le premier « roi de la montagne » sera René Pothier qui stupéfie les quelques suivants en effectuant l'ascension du Ballon d'Alsace à près de vingt à l'heure !

LA BATAILLE EST GAGNÉE

1906 : Le Tour grandit. 4 637 kilomètres pour treize étapes. Le tracé suit la carte de France : mieux même, il effectue une petite incursion dans l'Alsace-Lorraine occupée. Cent coureurs au départ, quatorze à l'arrivée qui se partagent les 25 000 francs-or de prix. René Pothier, premier grand grimpeur du cyclisme, gagnera ce Tour 1906. Nouveaux venus dans le Tour : Petit-

et dès le prochain numéro
LE ROMAN VRAI DU 1^{er} MAILLOT JAUNE



1903. Maurice Garin.



1904. L. Cornet.



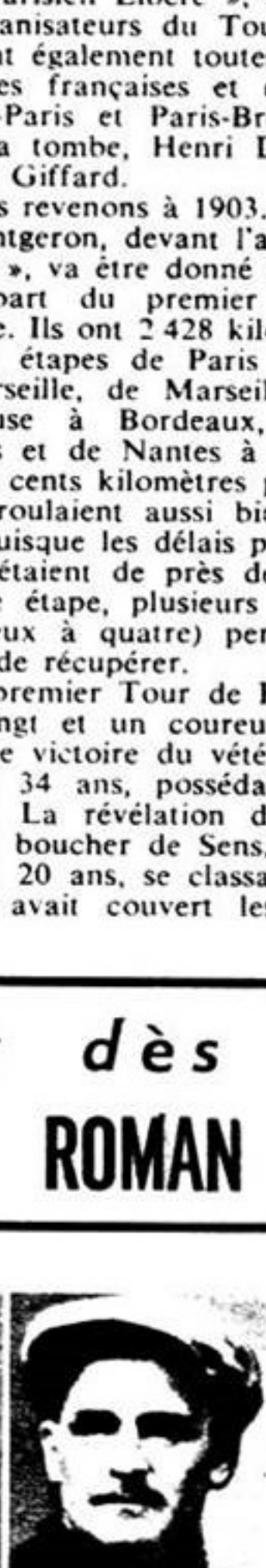
1905. L. Trousselier.



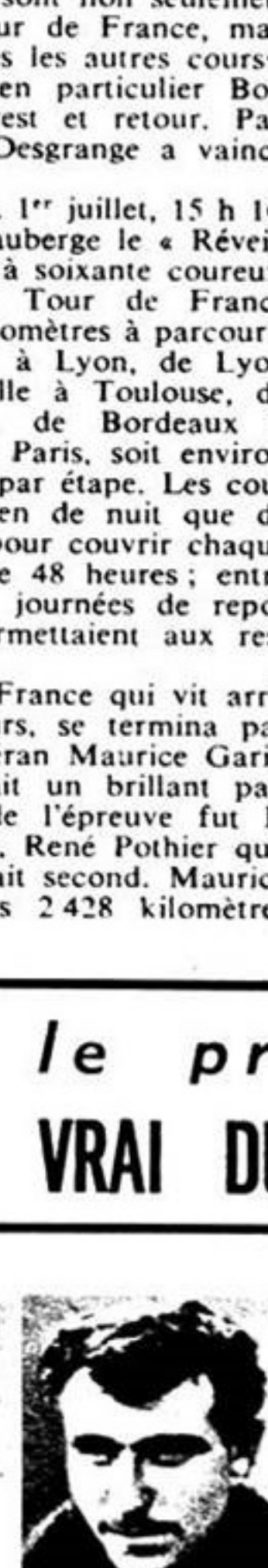
1906. R. Pothier.



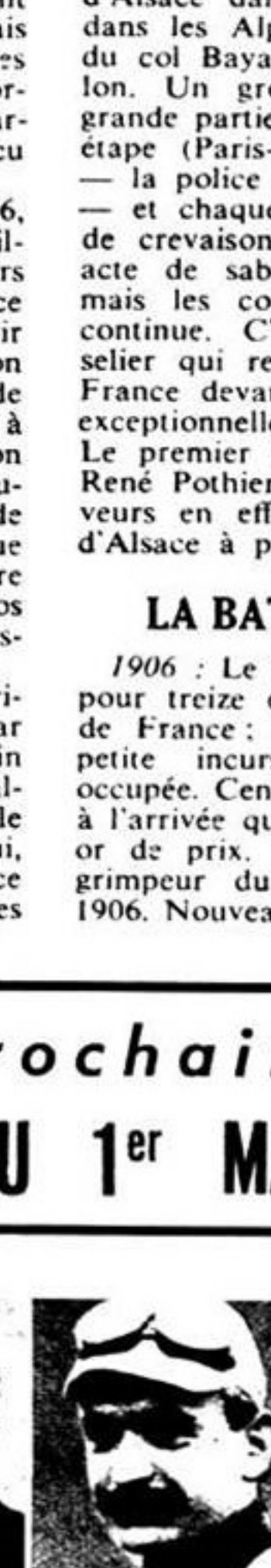
1907-1908. Petit-Breton.



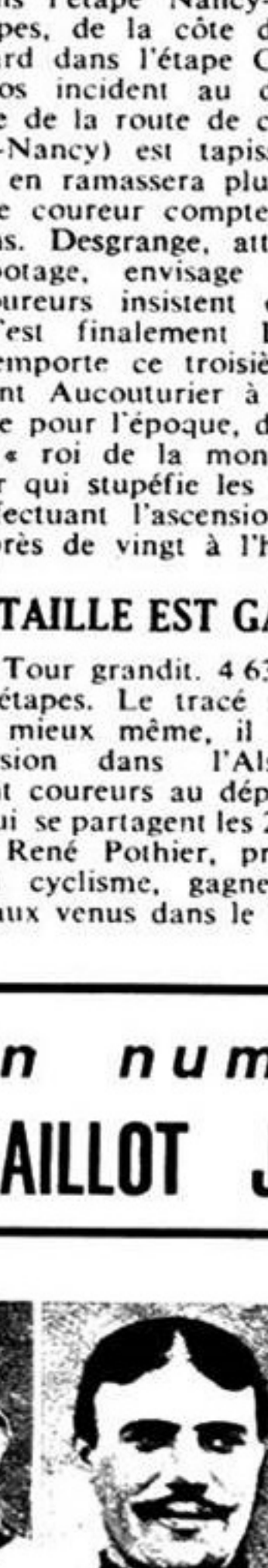
1909. F. Faber.



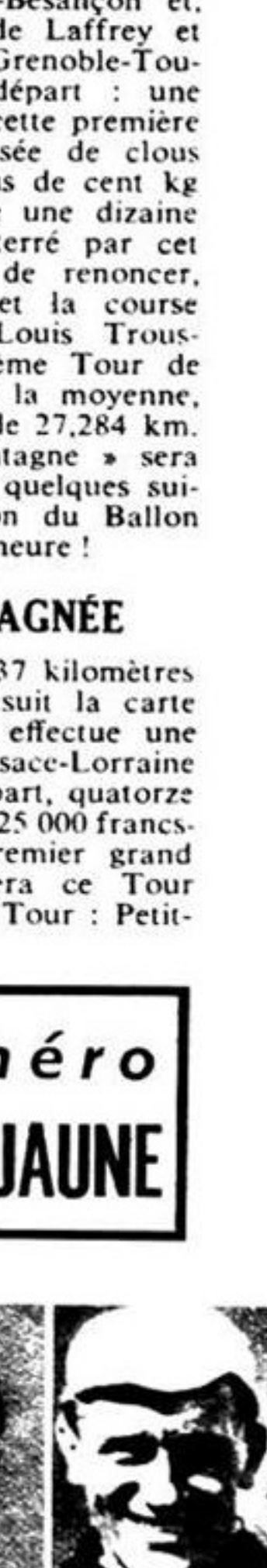
1910. O. Lapize.



1911. G. Garrigou.



1912. O. Defraye.



1913-1914. P. Thys.

LES VAINQUEURS DES PREMIERS TOURS DE FRANCE



Une arrivée au Parc des Princes, avant la guerre de 1914-1918. Les spectateurs sont passionnés. 45 ans plus tard, même passion : Bahamontès, accueilli par Coppi, gagne le Tour en 1959.

PREMIERS GÉANTS DE LA ROUTE

Breton, quatrième, et Eugène Christophe (retenez ce nom), neuvième.

1907 : C'est acquis, la bataille du Tour de France est gagnée. Pour sa cinquième édition, le Tour aura droit à deux voitures automobiles officielles : celle des organisateurs et celle des constructeurs. 4 488 kilomètres, quatorze étapes et, comme nouveautés, les cols des Echelles, de la Grande-Chartreuse et du Sappey. Lucien Mazan, dit Petit-Breton, triomphe à la moyenne de 28,470 km devant Garrigou et trente-trois coureurs terminent la course sur quatre-vingt-quinze partants.

1908 : Second succès de Petit-Breton devant le colosse luxembourgeois François Faber. Le Tour a acquis droit de cité à Paris, et, précédant le départ réel, un défilé aux lampions fait remonter les Champs-Élysées aux cent quatorze partants.

1909 : Desgrange ne change rien à l'iti-

néraire et au kilométrage de ce septième Tour de France. Première victoire étrangère dans le Tour, mais peut-on appeler « étranger » François Faber, ce Luxembourgeois installé en France, et qui va trouver une mort glorieuse sous l'uniforme français durant la grande guerre ? Eugène Christophe se classe neuvième.

1910 : Apparition des Pyrénées avec les quatre cols classiques : Peyresourde, Aspin, Tourmalet et Aubisque, quinze étapes pour 4 474 kilomètres de course. Match épique entre les deux plus grands routiers de cette période du cyclisme : Octave Lapize et François Faber. C'est finalement Octave Lapize qui l'emporte de justesse sur Faber.

1911 : Un nouveau « géant » fait son entrée en scène : le Galibier que les coureurs devront escalader au cours de l'étape Chamonix-Grenoble. Emile Georget sera le premier coureur cycliste vainqueur du Gali-

bier, mais la victoire finale reviendra au régulier Gustave Garrigou.

CRICRI JOUE DE MALCHANCE

1912 : Première victoire belge, celle du champion de Belgique Odile Defraye, qui triomphe devant Eugène Christophe, le populaire « Cri-Cri » et « Vieux Gaulois » qui a rasé ses légendaires moustaches afin de pouvoir mieux boire au bidon.

1913 : Desgrange revient au classement par temps et les sportifs enregistrent un second succès belge, celui de Philippe Thys qui l'emportera sur Garrigou de huit minutes. Les Français joueront de malchance dans ce onzième Tour de France : Eugène Christophe cassera sa fourche dans le Tourmalet, sera obligé d'effectuer 14 kilomètres à pied, le vélo sur l'épaule, pour rejoindre Sainte-Marie-de-Campan et la forge de campagne lui permettant d'effectuer la

réparation. Une plaque commémorative rappelle aujourd'hui aux passants l'exploit du généreux Christophe. Petit-Breton, également malchanceux, sera victime d'une chute dans l'avant-dernière étape et abandonnera. Christophe terminera septième.

1914 : En pleine tension internationale, départ, le 28 juin, du douzième Tour de France qui sera marqué par un sévère match entre Philippe Thys et le bel espoir français Henri Pelissier.

Une semaine plus tard c'était la déclaration de guerre.

Le Tour ne reprendra qu'après la Victoire, en 1919, année où sera créé le maillot jaune. C'est ce Tour extraordinaire que nous vous ferons vivre à partir de notre prochain numéro. C'est le plus passionnant des feuilletons. Et, jusqu'à la dernière étape, nous nous garderons bien de vous donner le vainqueur.



1903. PASSAGE DU PREMIER TOUR A L'OCTROI DE NEUILLY.

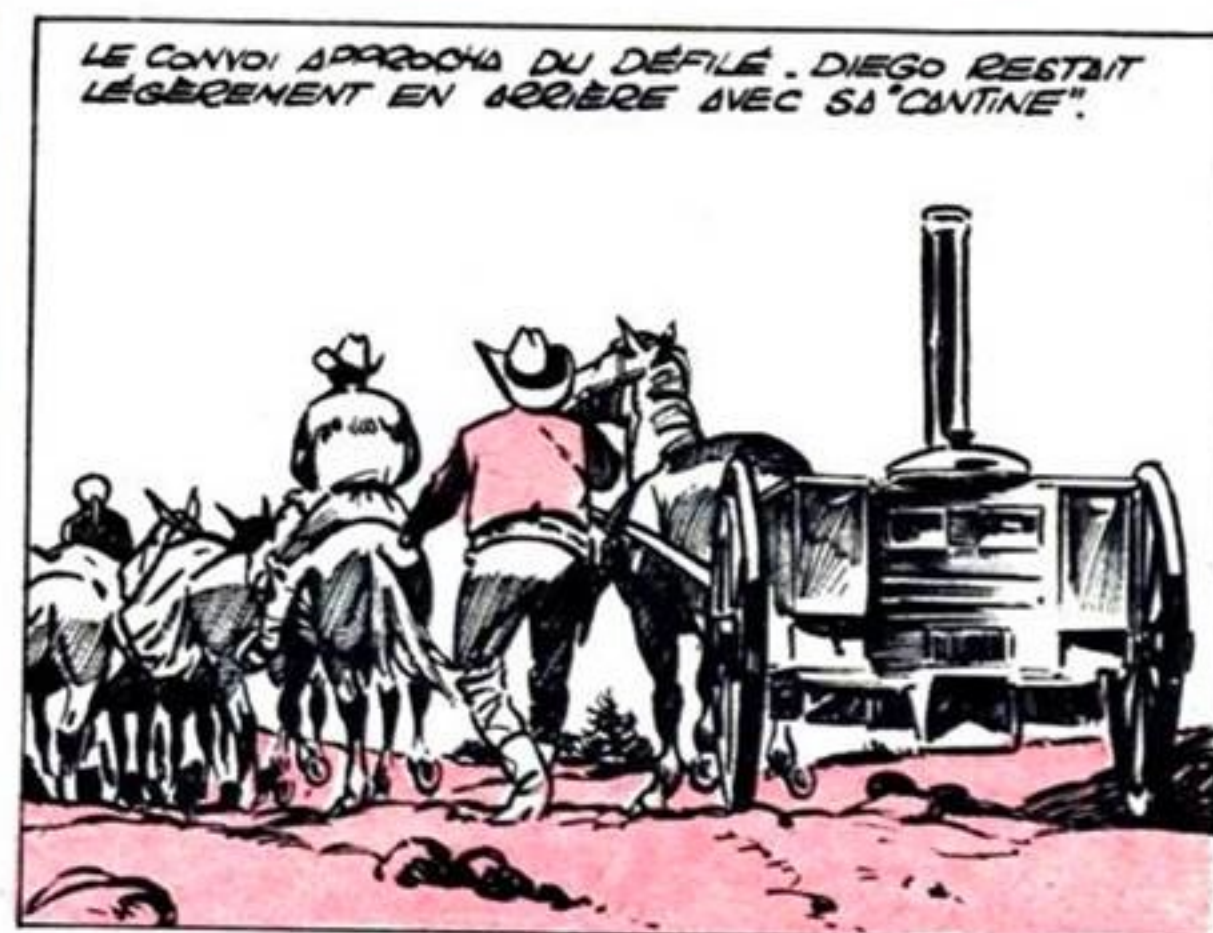
?

1919. (Premier maillot jaune.)

BISON NOIR

RESUME. — Un convoi d'or est expédié vers le général Custer. Bison Noir et le sergent Benton sont désignés pour veiller sur lui. Trois desperados, dont fait partie le lieutenant Craig, qui a déserté l'armée, ont formé le projet de s'emparer de cet or.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER



P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — Cette fois, pour la plus grande joie de M. Sébastien, de l'ancêtre (et des deux coquins qui les espionnent), le toucan semble décidé à dire tout ce qu'il sait.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI

LA ROUTE À SUIVRE, POUR DÉCOUVRIR LE DIT TRÉSOR, EST LA SUIVANTE : PARTANT DE LA FONTAINE AUX OIES, ET LUI TOURNANT LE DOS, MARCHER CENT VINGT PAS, CONTOURNER LE MUR DU COUVENT, DÉPASSER LA MAISON DE L'HOMME MORT, FRANCHIR LA PORTE COCHÈRE DU NUMÉRO TROIS DE LA RUE DES PORTEURS D'EAU ET FAIRE CENT DIX PAS À DROITE PUIS DESCENDRE LES QUARANTE MARCHES, CONTOURNER L'ABREUVOIR, MARCHER JUSQU'ÀUX ÉCURIES ET LES TRAVERSER, À LA SUITE DE QUOI IL SUFFIRA DE SAVOIR À QUEL SAINT SE VOUE !

CE ZOZIAU-LÀ SE SERA FAIT PRIER LONGTEMPS, MAIS ÇA VALAIT LA PEINE.

IL FAUT FAIRE MARCHÉ ARRIÈRE ET TOUT REPRENDRE DEPUIS LE DÉBUT... CRAYON EN MAIN !

CRAYON EN MAIN, C'EST ENTENDU !

...INSTRUCTIONS POUR DÉCOUVRIR LE TRÉSOR CACHÉ PAR MOI...

ÉCRIVEZ LISIBLEMENT.

SILENCE, ANALPHABÈTE !

C'EST MOI, CHEF... MOI, CAMOMILLE.

D'ACCORD, CHEF.

QUE JE SOIS MÉCONNAISSABLE?... AVEC MON NOUVEAU COSTUME, ÇA SERA FACILE, CHEF.

C'EST ENTENDU, CHEF J'Y VAIS DE CE PAS.

QUEL MÉTIER !... SI MA PAUVRE MAMAN VOYAIT SON FILS !!...

MAINTENANT, NOUS EN SAVONS ASSEZ.

ALORS, IL FAUT S'ORGANISER RÉPARTIR LES RÔLES.

LES RÔLES ?

N'OUBLIONS PAS QU'IL Y A D'AUTRES GENS QUE NOUS SUR LA PISTE... CE TRÉSOR, NOUS DEVONS ÊTRE LES PREMIERS À LE TROUVER.

ET APRÈS, QU'EST CE QU'ON EN FERA ?

APRÈS, IL SERA TOUJOURS TEMPS DE VOIR. D'ABORD, IL FAUT ÉTABLIR NOTRE PLAN DE BATAILLE.

DÉSOLÉ, MESSIEURS, MAIS VOTRE RUELLÉ DES PORTEURS D'EAU ELLE EST PAS DANS MON LIVRE.

ET LA FONTAINE AUX OIES, MONSIEUR L'AGENT ?

LA FONTAINE AUX OIES, NON PLUS... POUR MOI LE COIN QUE VOUS CHERCHEZ, C'EST PAS À PARIS QU'IL SE TROUVE.

SUR LES GALÈRES DU ROY

250 FORÇATS EN CASAQUE ROUGE RAMAIENT JUSQU'À LA MORT

par Henri DIMPRES

LA « chaîne » s'allonge sur la route. Au jour dit, à l'époque prévue par les règlements, elle s'est mise en branle pour gagner le port : Ponant (1) ou Levant (2) où

TERMES PROPRES A LA MARINE DES GALÈRES DE FRANCE

« ABREYA » : Commandement de vogue : équivalait à « En avant ».
 AMBROUILLES : Cargues.
 ANDREVEAUX : Aussières.
 ANTENNE : Vergue.
 ARBRES : Mâts : (ARBRE DE MESTRE : grand mât. ARBRE DE TRINQUET : misaine).
 ARGOUSINS (ET SOUS-ARGOUSINS) : garde-chiourme.
 « ARRANQUE ! » : Commandement : « Accélérez ! ».
 ASTE : Bâton. ASTE DE BAUDIERE : bâton de commandement.
 BARBETTES : Palans de pièces d'artillerie.
 BATAILLOLES : Galeries décorées de l'avant.
 BATARDE : Petite pièce d'artillerie.
 BATTRE : Aligner les rames (1^{er} temps de la vogue).
 BOUFETTE : Petite voile.
 CALCET : Tête carrée d'un mât.
 CARROSSE : Château de poupe.
 CAVALET : Chantier de chaloupe.
 CHIOURME : Ensemble des galériens.
 COLUMER : Filer : « COLUMER LA GUME » : filer le câble.
 COMITE (et SOUS-COMITE) : chef de manœuvre (et sous-chef de manœuvre).
 COMPAGNE : Cale.
 CONILLE : Gaillard d'avant.
 COURROIR : Course ménagée le long du bord où les soldats s'assoient.
 COURSIE OU COURSIER : Grand-rue (allée centrale entre les bancs des rameurs).
 COUVERTE : Pont de la galère.
 « DONNER FONDE ! » : Commandement : « Mouillez ! ».
 EXOTTE (et CASSE-EXOTTE) : Ecoute (et palans d'écoute).
 FER : Ancre.
 FILARETS : Balustres.
 FOUGON : Cuisine.
 FRONTÉAU : Motif sculpté de l'arrière.
 GAVON ET ESCANDOLAT : Logis du capitaine.
 GENOU : Partie ronde supérieure de l'aviron.
 GUME : Câble.
 GUMETTE : Grélin.
 HOMME (ou BONHOMME) : Autre appellation du COMITE.
 MAITRE DE HACHE : Charpentier.
 MANTENEN : Poignée d'aviron.
 MARABOUT : Grand-voile.
 MARABOUTIN : Voile de seconde importance.
 MEJANE : Voile moyenne.
 MESTRE : Grand mât.
 MOYENNE : Pièce d'artillerie de moyen calibre.
 ORGUE : Cabestan.
 PALE : Pèle de l'aviron.
 PAILLOT : Cale à agrès.
 PEDAGUE : Pièce de bois servant d'appui pour la vogue.
 POLACRON : Voile de gros temps.
 RAME : Aviron.
 RODE : (DE PROUE : Etrave. DE POUPE : Etambot).
 SRESSECOURRE : Manœuvre consistant à virer sur place, voguant d'un bord, sciant de l'autre.
 TAPE : Morceau de liège que le galérien portait au cou et qu'il devait emboucher au commandement de « TAPE EN BOUCHE ! » pour l'empêcher de parler ou de se plaindre pendant une vogue rapide.
 TAVERNE : Cale à vivres et cambuse.
 TENDELET : Tapis de soie couvrant le carrosse. — Aussi : Pièce de bois tendue abritant l'équipage.
 TIMON : Gouvernail.
 TREOU : Voile de cape.
 TRINQUET : Mât de misaine.
 VIBORD : Flanc du CONILLE.
 VOGUE : Manœuvre de la rame. — Aussi, par extension : Ensemble des rameurs (cf. CHIOURME).

les forçats sont affectés. Les « forçats tures » n'ont jamais suffi à garnir les bancs ; en fait, ces Turcs étaient des pirates barbaresques faits prisonniers par les marins du roi. Donc, les condamnés, venus de Paris ou d'ailleurs, vont leur chemin à pied, chaîne au cou de cent cinquante livres, avec une livre et demie de pain par jour, de l'eau impure pour boisson et double ration de coups de bâton et de nerf de bœuf généreusement distribuée par les « argousins » qui veillent à la bonne marche du convoi.

Chaque jour, à l'aube : fouille. Nus comme vers, les forçats attendent que leurs gardes aient fouillé leurs hardes misérables. Au bout de l'étape : repos dans des étables les jours fastes, le long d'un mur le plus souvent, cramponnés à leur chaîne ou écroulés sur le sol, brisés de fatigue. Malades, à bout de force, ils ont parfois droit au chariot des écopés, après une nouvelle ration de coups. Il en meurt environ un cinquième, jetés au bord du chemin, à charge aux bonnes âmes de leur donner sépulture.

Las ! Bel équipage, et pourtant !

LES « DEMOISELLES » RATISSENT LA MER

M. Du Quesne, qui aime les beaux vaisseaux ventrus, ne fait pas confiance aux galères. Les voici, vêtues de rouge et or, fines, élancées, couvertes de pavillons et d'oriflammes. « Des demoiselles », a dit M. Du Quesne, tant elles semblent peu faites pour la guerre. Certes, les mers houleuses du Ponant ne leur conviennent guère. Malgré tout, elles sont au Havre de Grâce, à Calais et à Dunkerque où certain pilote côtier nommé Pierre Bart et propre frère de Jean Bart, s'est fait une réputation, malgré son ivrognerie invétérée, en les tirant du port par n'importe quel gros temps.

Mais c'est en Méditerranée qu'il faut les voir. Surtout à Marseille, où le baigne est important et où un port coquet en abrite plus de trente. Elles ratisseront la mer bleue, chassant d'ailleurs les Barbaresques qui piratent, écument les routes maritimes et insultent les côtes, pillant et chassant les Provençaux ou marins marchands, destinés à être vendus comme esclaves sur les marchés du Maghreb. C'est ainsi que M. Vincent avait commencé sa carrière, avant de « faucher le grand pré », comme on disait, en argot de chiourme, de la vogue sur les galères du Roi...

CINQ CENTS HOMMES SILENCIEUX

Voici l'une de ces galères quittant Marseille pour une croisière. Une foule vive et colorée suit la manœuvre des yeux. On a relevé les « fers » et le long bâtiment plat qui ne mesure pas moins de 150 pieds de long sur une trentaine de large, aligne ses vingt-cinq paires de rames. A chaque banc, cinq rameurs, soit une chiourme de 250 galériens, avec les soldats, argousins et marins, en sus des officiers ; cela fait, au bas mot, un équipage de 500 hommes. Et tout est silencieux à bord, sinon hautbois et tambourins, jouant au pied du « carrosse » la marche que M. de Sully composa pour rythmer les mouvements des « Forçats des Galères turques ».

A bord, la chiourme a été rasée de

(1) Ponant : Occident, c'est-à-dire ports de la Manche ou de la Mer du Nord. Les galères de Dunkerque sont demeurées célèbres. (2) Levant : Méditerranée : Marseille ou Toulon.

frais, tête et barbe. Sur le crâne, le bonnet, sur le corps la casaque. Tout cela d'un rouge vif, car, à bord, se trouvent des visiteurs de qualité entourant les officiers emplumés et ceinturés d'écharpes blanches. Les pavillons et oriflammes ondulent sous la brise. Deux cris rauques, lugubres, scandés avec ensemble : c'est l'adieu de la chiourme.

Le canon tonne, les cloches sonnent, les honneurs sont rendus. Les visiteurs quittent le bord. En un tournemain, les galériens se dépouillent de leurs oripeaux écarlates. Le capitaine donne l'ordre de « voguer ».

« Abreya ! » Les sifflets d'argent des comites et sous-comites roulent, les soldats s'accroupissent au bout de chaque banc, sur le « courroir », les forçats empoignent le « maintien » s'arc-boutent sur la « pédague » et c'est la « vogue tout avant ». L'effort est rude ; plus loin, la côte devenue à peine visible, on voguera par quartier ou à « passer le banc », à l'inverse de « à toucher le banc », qui est l'allure la plus dure, suivant la façon dont on abaissera la rame... Au combat, ou dans les cas désespérés, on commandera : « Tape en bouche ! » supplice plus redouté par les galériens que les coups de fouets.

La brise venue, si l'on n'a pas viré sur place en faisant « sressecourre », on amarrera la poignée des rames et la chiourme s'endormira entre les bancs, cédant la manœuvre aux matelots.

LES MATELOTS : PRESQUE DES GALÉRIENS

Deux mâts, deux voiles latines, 518 mètres carrés de voilure à pleine toile. On ne cargue guère mais on envergue des voiles de plus en plus petites si le temps se gâte, passant ainsi du « grand marabout » au « maraboutin » puis à la « méjane », à la « boufette », au « polacron » ou au « treou ».

Sur les galères, le métier de matelot est dangereux. On a vu beaucoup de ceux-ci choir sur le pont ou sur la chiourme, se tuant et tuant les forçats.

La galère navigue bien. En Méditerranée, elle serre le vent à moins de cinq quarts ; elle peut venir aussi à quatre quarts 45° dans le lit du vent, en utilisant voile et vogue. Quand souffle le vent arrière, on incline les antennes en « oreilles de lièvre ».

Tout va bien à bord. La brise est légère. Point n'est besoin de dresser le « tendelet ». Le capitaine donne ses ordres et descend dans son escandolat. C'est une sorte de réduit assez nauséabond où il a son lit. Le capitaine est seul à être ainsi logé à bord. Il y a bien peu de place sur une galère pour plus de cinq cents hommes ! Les forçats couchent entre leurs bancs ; les officiers dans le carrosse ; soldats, matelots et malades, pêle-mêle, sur les cordages entassés sous le « conille ». Il y a bien les cales : onze compartiments, mais bourrés de vivres, d'agrs et de munitions de guerre...

« Aux galères ! Aux galères ! » l'horrible cri est plus terrible encore quand on connaît la chose... Et, enfermés, fouettés, geignant sur le « maintien », des hommes tenaient dix ans, vingt ans et plus, ayant encore au ventre la crainte du combat, des boulets et du feu... la galère en feu ! se consumant comme une torche et sombrant avec la chiourme enchaînée...

MONSIEUR VINCENT aumônier général des galères

SAINTE Vincent de Paul fut, sans conteste, le plus illustre des galériens. Né en 1576, près de Dax, cet infatigable Landaï, issu d'une famille pauvre, garda les troupeaux dans son enfance, fit à grand-peine des études théologiques à Toulouse et fut ordonné prêtre en 1600.

Parti par mer de Marseille à Narbonne, en 1605, il fut pris par un pirate de Tunis et vendu comme esclave. Acheté par un Savoyard renégat, il parvint à reconvertir son maître et rentra avec lui en France au bout de deux ans. Une vie ecclésiastique fort remplie, mais sans aléas, le conduisit, en 1613, chez Emmanuel de Gondy, comte de Joigny, général des galères, en qualité d'instituteur. Monsieur Vincent se pencha sur la misère des galériens. Louis XIII le nomma aumônier général des galères en 1619. On contait sur Monsieur Vincent une curieuse histoire que lui-même ne nia jamais : visitant le port de Marseille, il aurait pris la place d'un forçat, père de famille, et aurait ramé assez longtemps à son banc pour que les fers le marquassent profondément aux jambes de plaies vives ; il en souffrait encore quarante ans plus tard...



GALÈRES A LA VOILE

● Chaque mât ou « arbre » de galère ne comportait qu'une voile unique que l'on disposait, suivant les vents, de diverses manières.

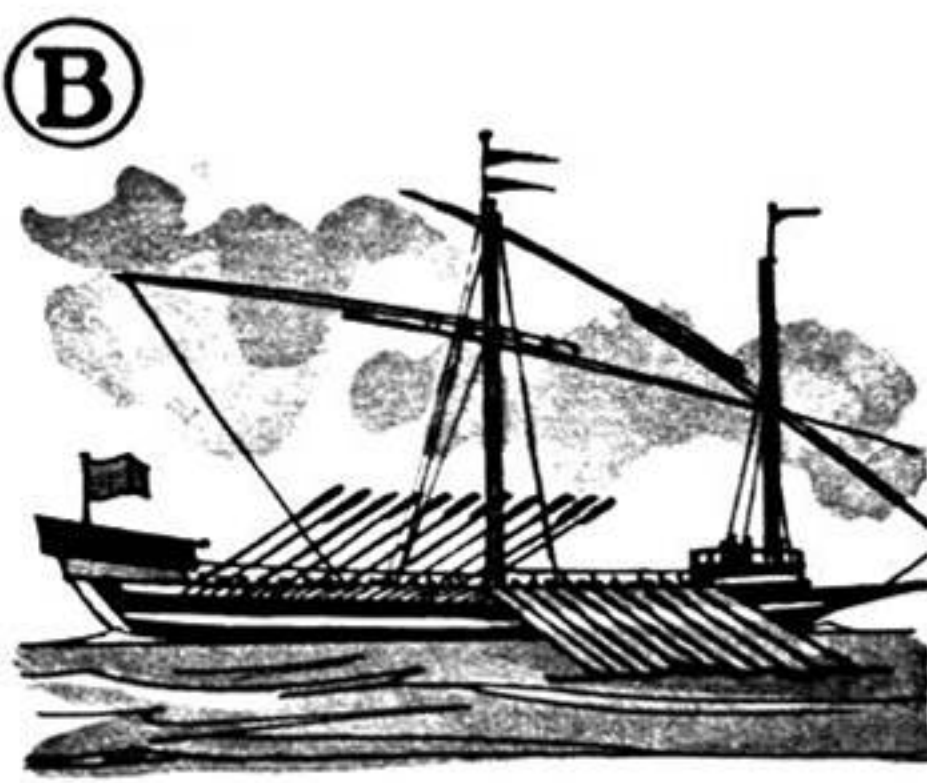
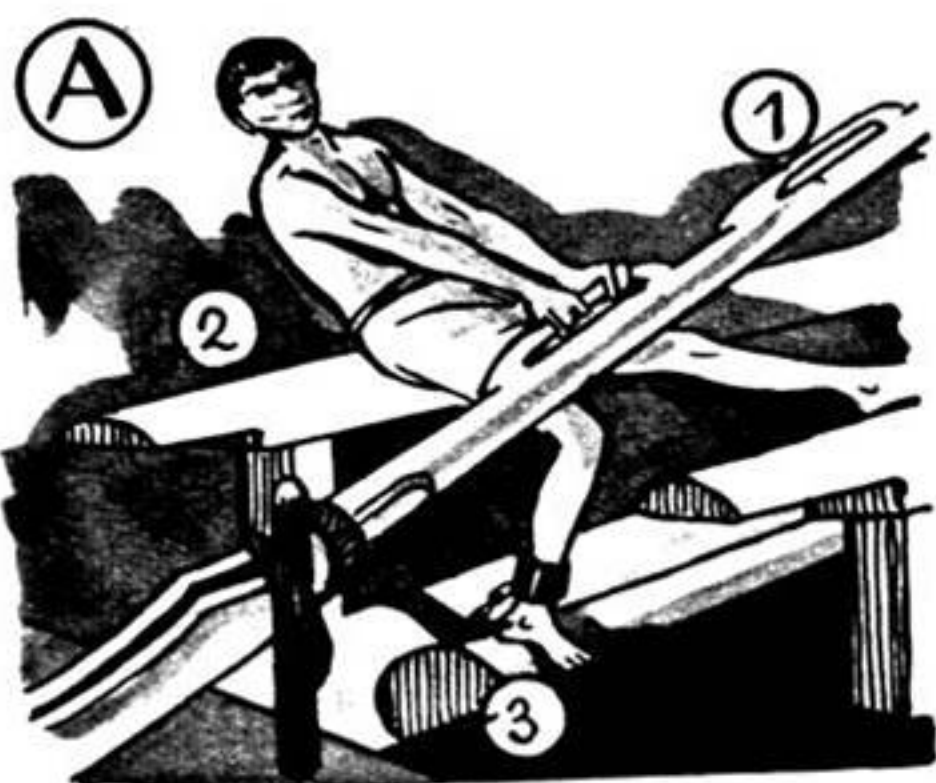
(1) Les voiles sont mises en « oreilles de lièvre ». Ce qui permettait de maintenir la galère parfaitement droite.

(2) La galère, sous voiles, navigue de façon classique. Si le vent force, on prendra des ris ou, de préférence, on changera de voile.

(3) Le gros temps est venu. La galère « tient la cape », présentant le travers sous une voile carrée nommée « treou ».



VOIR NOTRE PILOTORAMA PAGES SUIVANTES



Les GALÈRES du ROI

(A) GALERE AMIRALE A LA MER.

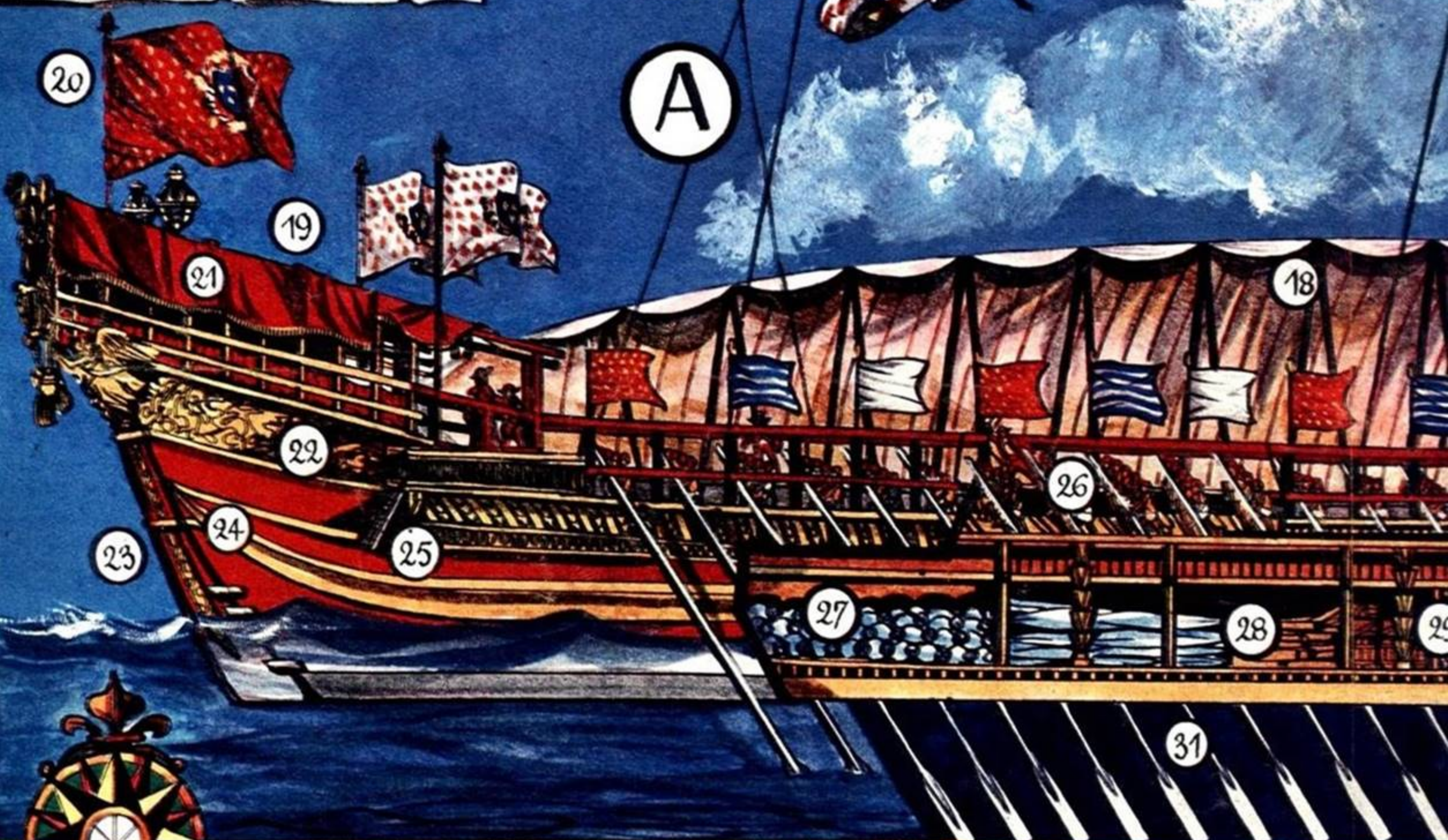
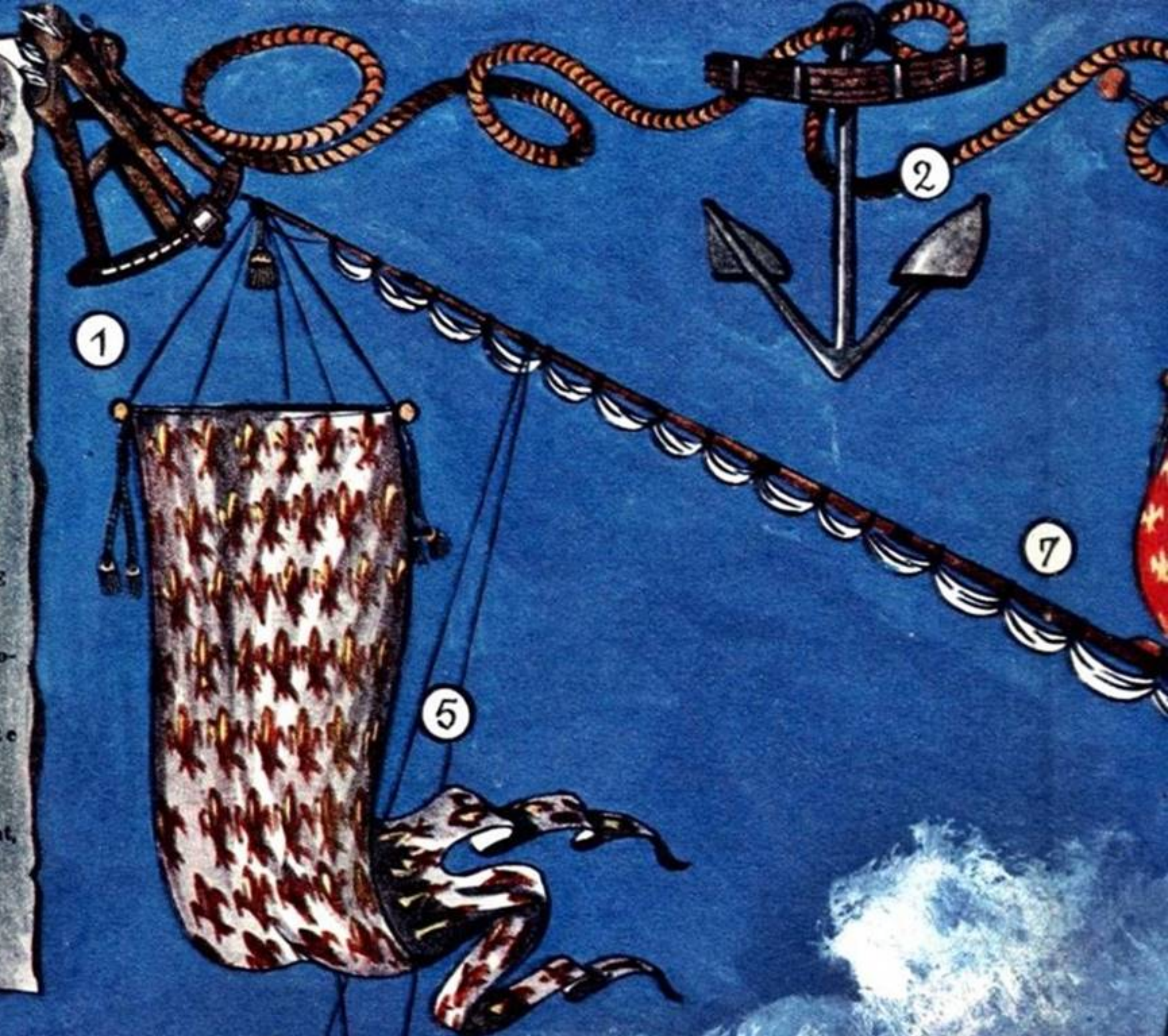
1. Octant.
2. Fer.
3. Aste de baudière.
4. Pavillons.
5. Oriflammes.
6. Arbre de mestre.
7. Antenne mestre.
- 7b. Ambrouilles.
8. Arbre de trinquet.
9. Antenne de trinquet.
10. Grand marabout, cargué.
11. Maraboutin cargué.
12. Fanal.
13. Rode de proue.
14. Coursiers.
15. Conille.
16. Vibord et batailloles.
17. Base de l'arbre de mestre.
18. Tendelet abritant l'équipage.
19. Pavillons royaux.
20. Pavillon des galères.
21. Tendelet de proue et chambre.
22. Emplacement du « gazon », ou chambre du capitaine, et de l'« escandolat », ou réduit pour ses effets personnels.

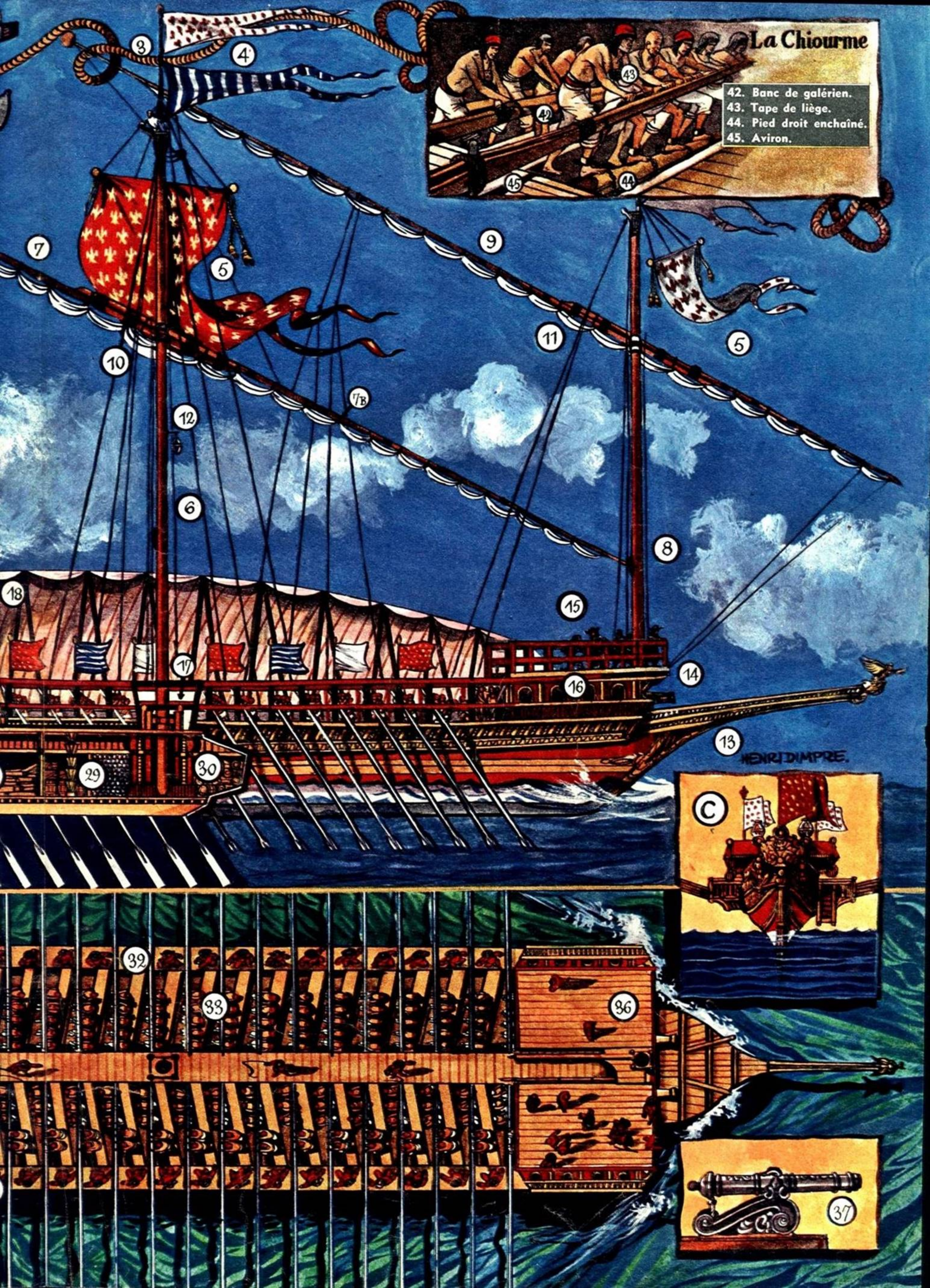
23. Timon.
24. Rode de poupe.
25. Coupes.
26. Rameurs ou vogue.
27. Campagne.
28. Paillet.
29. Echelle de singe.
30. Taverne.
31. Avirons.

(B) LE PONT D'UNE GALERE

32. Avirons (25 paires).
33. Galériens (5 par banc).
34. Coursie ou grand-rue avec comites.
35. Chambre de poupe.
36. Conille.
37. Pièce de galère dite « Moyeune ».
38. Capitaine des galères.
39. Garde ou soldat.
40. Comite ou bonhomme.
41. Sifflet de manœuvre, en argent, de comite.

(C) POUPE DE GALERE





La Chiourme

- 42. Banc de galérien.
- 43. Tape de liège.
- 44. Pied droit enchaîné.
- 45. Aviron.





Les SELF-JOUETS de JEAN MICHEL

SELF-JOUEUR
SENIOR
Pilote

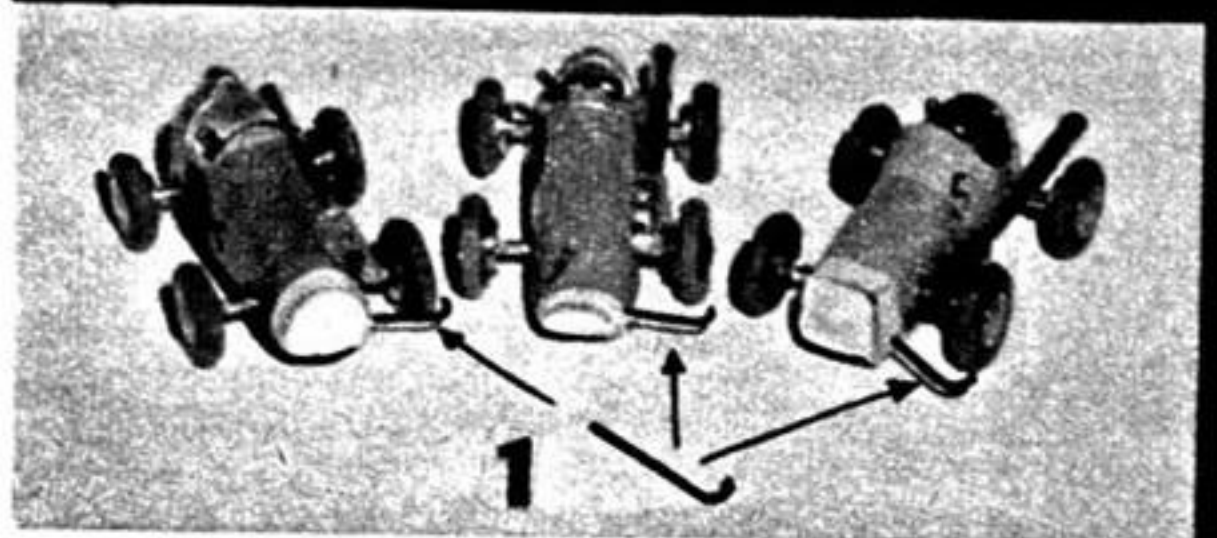
Maintenant que nous avons construit le « Grand Circuit » Pilote et ses obstacles (voir les numéros 28 et 30), voici venu le jour de la compétition et, à la seconde précise, je vais baisser mon drapeau à damiers (que vous pouvez aussi fabriquer en papier). Vous avez vu que nous avons piqué sur la gauche de nos racers (1 et 2) des petits crochets en fil de fer pour les guider dans les virages (ceci évite le frottement des pneus sur les côtés). Ces crochets produisent aussi dans le grand virage un crissement qui donne une saisissante impression de vérité.

Vous voyez que le circuit est très discrètement « punaisé » sur le plancher. Ceci évite des écarts propres à faire capoter les bolides.

Ceux qui ne peuvent se procurer des engins mécaniques pourront également organiser des courses avec des autos à lancer à la main. Ils diviseront les tronçons en deux par des traits et les numérotent en dispersant des pancartes routières pour jouer avec des dés comme au jeu de l'oie. Il existe assez de jeux de ce genre pour avoir de quoi s'inspirer et je vous souhaite de bien vous amuser.



6m,35



VOIR LES NUMÉROS 28 ET 29



208-214

JEAN-PAUL ROULAND FRAPPE LES TROIS COUPS

AUJOURD'HUI, je vous invite au théâtre, ou plutôt à la lecture. C'est, en effet, une histoire célèbre que j'ai essayé de mimer pour vous. Vous la connaissez tous. Les photos placées dans l'ordre du déroulement du récit vous disent qu'il s'agit de..... Si la réponse vous échappe, vous la trouverez en page 31.



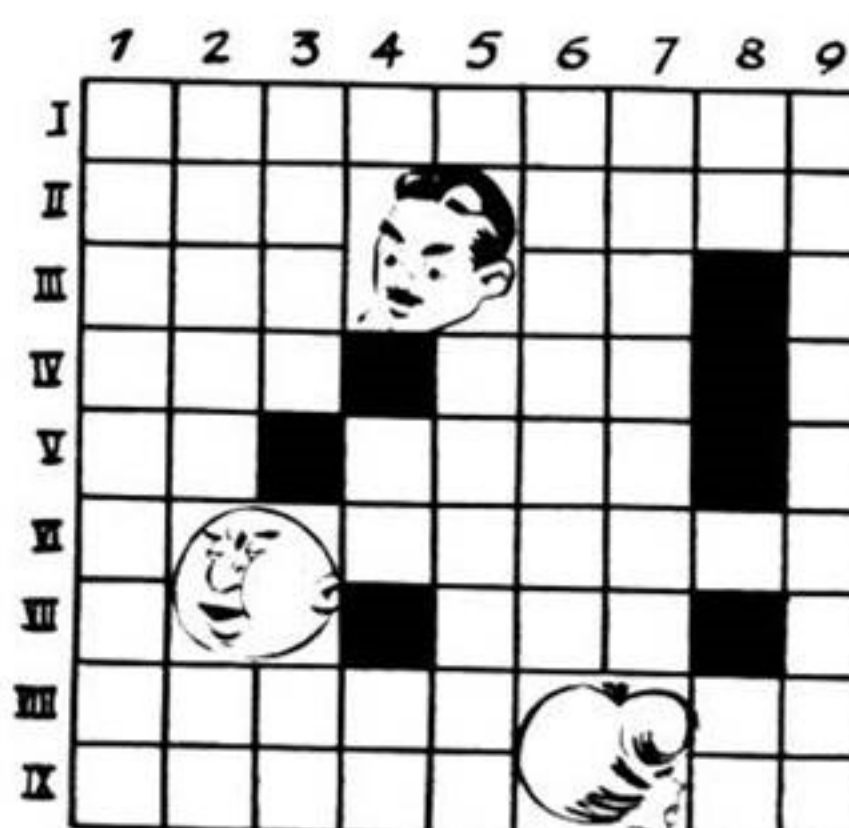
LES MOTS CROISÉS DE "PILOTE" : ÇA VA BOUILLIR !

Horizontalement. — I. Zappy Max étant journaliste, on ne parle pas dans son cas d'enquête, mais de... — II. Zappy a été un instant celui du cœur de la complice du Tonneau - Saint. — III. Trois lettres de clinique - Deux consonnes semblables. — IV. Abréviation religieuse - En principe, elle vient avant l'autre. — V. Deux muettes - Ils auraient plutôt leur place au sein des aventures de Bison Noir. — VI. Un qualificatif péjoratif qui ne peut, en aucun cas, s'adresser à Puce, laquelle n'a rien d'une oie blanche. — VII. Parcourue des yeux. — VIII. Plus la nuit l'est, plus cela favorise, le soir tombé, les embuscades préparées par les acolytes du Tonneau - C'est pour en posséder le plus possible que le Tonneau se livre à l'espionnage. — IX. Crochets - Coutumes.

Verticalement. — 1. Ce que cherche à être Zappy Max au cours de ses reportages. — 2. Le Tonneau et ses comparses ne font pas partie de celle de la société - Zappy Max ne saurait se contenter d'eux. — 3. Compagne de Zappy Max lors de ses déplacements, elle ne manque pas d'objectifs - Chef-lieu de canton. — 4. Adjectif numéral - Note. — 5. Tous renseignements le sont pour Zappy Max lorsqu'il réalise ses reportages. — 6. C'est le surnom d'un espion. — 7. Affection dont est frappé Lherthier à cause du traitement que lui infligent le Tonneau et ses complices. — 8. La fin d'un otage - Marque une alternative. — 9. Ce

sont des personnages qui discutent à perte de vue à propos de détails et qui ne sauraient, de ce fait, intéresser Zappy Max qui, lui, cherche plutôt des témoignages précis.

(Solution page 31)



SI VOUS AVIEZ VÉCU AU TEMPS D'AGAMEMNON...⁽⁴⁾

[illegible]

LA "PERCHE MIRACULEUSE" de MARCEL FORT

E NCORE un jeu de plein-air mais qui n'exige pas beaucoup de place : quand on n'est pas encore en vacances, on n'a pas toujours une plage déserte à sa disposition ! Et, même en vacances, les plages désertes sont plutôt rares, en 1960 !...

Donc, dans votre jardin (ou ailleurs, dans un endroit qui ne vous soit pas interdit), plantez un pieu, un piquet ou une perche d'environ 2,50 m à 3 m. Ensuite, prenez un bâton de 1,50 m environ (un manche à balai, par exemple) à l'extrémité duquel vous clouez, perpendiculairement, une petite planchette carrée de 6 à 7 cm de côté. Dernier accessoire : un gobelet de préférence incassable (vous allez comprendre pourquoi !)

Le jeu consiste à poser le gobelet sur la petite planchette et à soulever le tout, en tenant la perche, jusqu'à retourner le gobelet sur la pointe du pieu. C'est tout !... Et c'est bien vite dit, mais c'est moins vite fait.

Maintenant si, après un long entraînement, vous devenez vraiment très forts, vous pourrez toujours corser le jeu en augmentant la hauteur de la perche ou en bandant les yeux du candidat. Ça risque d'être aussi amusant pour lui que... pour ceux qui le regarderont. Salut !



LE MOT DE PASSE : DÉFAUT OU QUALITÉ ?

LES garçons prétendent que c'est un défaut. Les filles affirment que c'est une qualité. De toute façon, c'est une... caractéristique bien féminine. Françoise Dorin (ci-contre) nous en administre la preuve.

C'est aussi le « Mot de passe » que devront deviner, dimanche 29 mai, à 10 h et 11 h 10, les auditeurs de Radio-Luxembourg et Radio - Monte - Carlo qui écouteront l'émission animée par Françoise Dorin, Jacques Benétin et René Marc. « Mot de passe » qui rapporte à son lauréat 500 NF offerts par les biscottes Prior.

La semaine dernière, notre « ange gardien » fonctionnaire était : agent de police.



VOUS avez pu commencer, la semaine dernière, à traduire le début de l'« Iliade » écrite en « mycénien » — ce qu'Homère lui-même n'eût pu faire ! Le poète demandait à la déesse de chanter la colère d'Achille et sa querelle avec Agamemnon. Il va, dès aujourd'hui, conter les motifs de cette colère et de cette querelle.

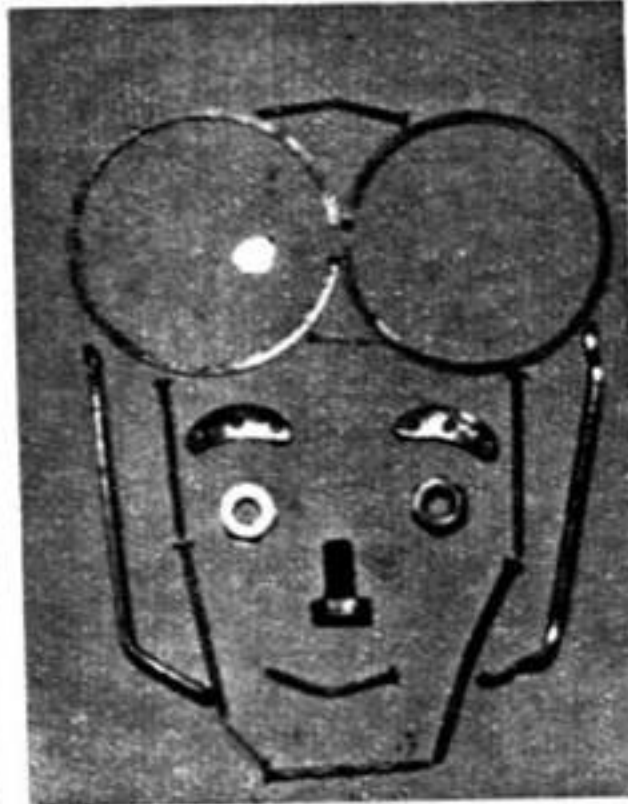
Nous vous signalons, cette fois, une difficulté nouvelle : le son « ll » mouillé (comme dans « famille ») n'existe pas en mycénien : il est simplement représenté par un « l ». A vous de jouer !

Renée PASCAL.

UN PORTRAIT-OUTIL "MICHEL TANGUY"

C'EST votre ami Michel Tanguy que Maurice Nawaak, 12, rue du Fossé, à Amneville (Moselle) a choisi pour modèle de son portrait-outil : des clous (le visage et la bouche), un écrou (le nez), deux boulons (les yeux), deux fers à chousures (les sourcils), deux segments de pistons (les lunettes) et deux clefs à bicyclette (les coudes).

Ce « Michel Tanguy » vaut à Maurice Nowak un abonnement de six mois à « Pilote ». A vous, maintenant, d'entrer dans le jeu !



TOP! TOTEM

ANY du Far West, qui se souvient de ses terribles émotions de la semaine passée, a joué la prudence.

En rangs serrés, elle a occupé la plus grande partie du terrain et elle force les Indiens de Bissou-Ardent jusque dans leur camp. Cependant, l'un d'eux a pénétré, malgré elle, dans l'enceinte sacrée du Totem.

Est-ce cela qui portera chance à Bison-Ardent et lui donnera la victoire? Quoiqu'il en soit, les Indiens jouent et gagnent en 2 coups effectifs et marquent 30 points.

Voyez en page 31 comment il s'y prennent.

| | | | | | | | |
|-----------------|----|----|----|----|----|----|----|
| BISON ARDENT | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 |
| 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 |
| 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 |
| 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 |
| 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 |
| 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 |
| ANY DU FAR WEST | | | | | | | |

En attendant, vos amis Any du Far West et Bison-Ardent vous rappellent que ceux, parmi vous qui n'ont plus les numéros de « Pilote » ou nous avons expliqué la règle du jeu, peuvent nous écrire : nous la leur enverrons s'ils joignent à leur demande une enveloppe timbrée à 0,25 NF et portant leur adresse complète et lisible. Nous vous rappelons aussi que le jeu du « Top-Totem » est en vente chez tous les marchands de jouets et dans les grands magasins.

**PIERRE
BELLEMARE :**

HOLD-UP

Robillard nous entraîne cette semaine dans un petit café tranquille, où il ne se passe jamais rien. Un jour, pourtant, tout va changer...



L'inspecteur Mouton arrive, affolé, chez son chef, Robillard. Un hold-up vient d'être commis : le tiroir-caisse d'un petit café a été forcé.



Robillard se rend immédiatement sur les lieux. Il est hors de doute que le patron a l'air mal en point. Sa femme lui fait un pansement.



Le patron, qui se remet peu à peu, raconte l'histoire. « Hélas ! conclut-il, assommé, j'ai perdu connaissance presque tout de suite... »



Le patron ne peut donner qu'un signalement très vague de l'individu, qui l'a attaqué. Jamais il ne l'avait vu auparavant, déclare-t-il.



Pas d'accord, inspecteur Robillard !

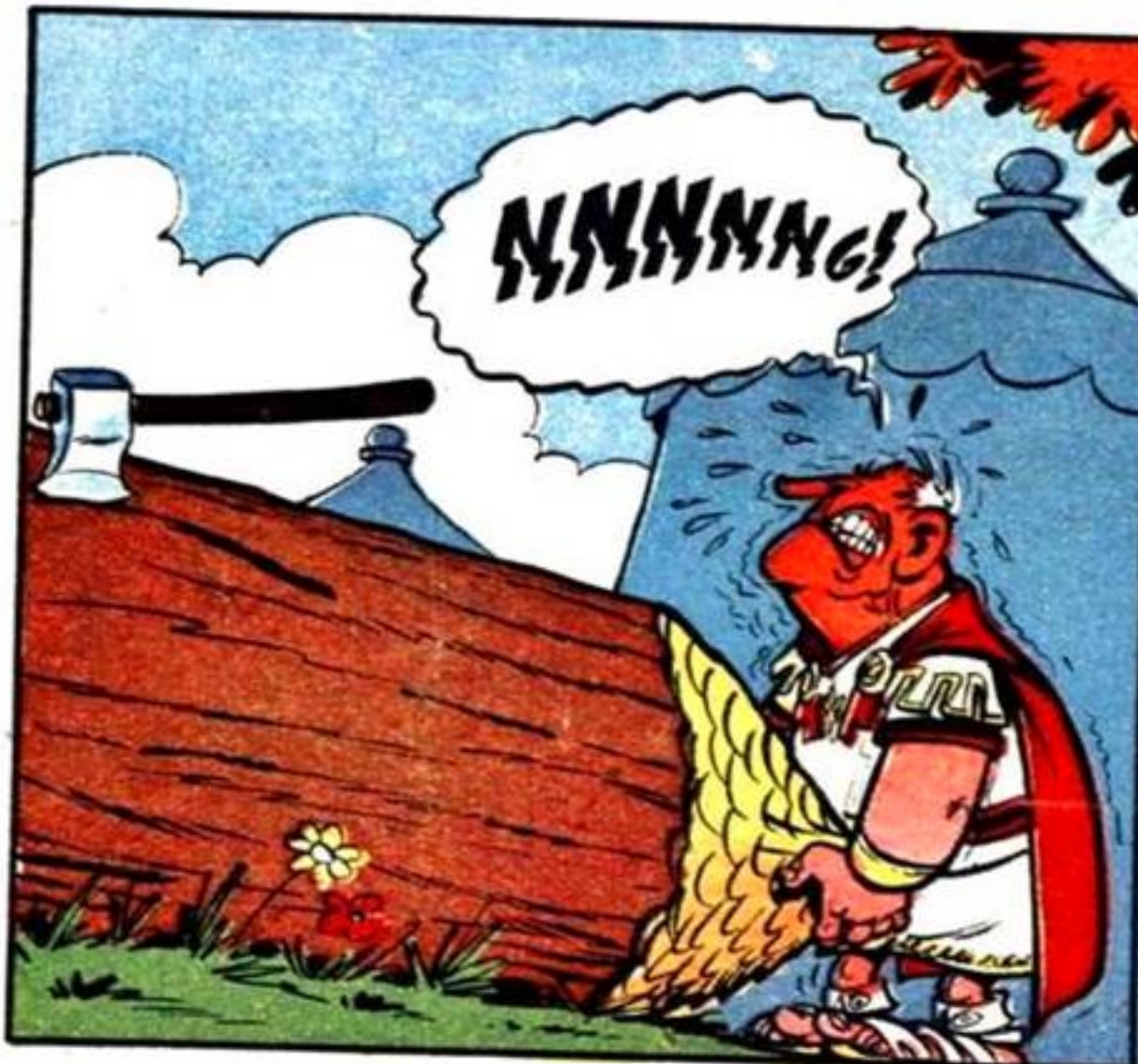
Ces bandages ne cachent qu'une bosse factice ! Ne vous apitoyez donc pas sur le sort de ce menteur... Car il a menti, vous en avez la preuve. Allez donc la chercher page 31.



DESSINS: **UDRZO** TEXTE: **GOSINN**

LE GAULOIS

RESUME. — Prisonnier des Romains, le druide Panoramix a dû préparer la potion magique qui rend fort. Maintenant tous les Romains y goûtent.



PISTOLIN

RESUME. — Le capitaine Rodolphe, dompteur félon et adversaire de Pistolin, s'est réfugié dans le cirque Maximum en pleine représentation.



(A suivre) 31.

Nicolas

LES CARNETS

Cet après-midi, à l'école, on n'a pas rigolé, parce que le directeur est venu en classe nous distribuer les carnets. Il n'avait pas l'air content, le directeur, quand il est entré avec nos carnets sous le bras. « Je suis dans l'enseignement depuis des années, il a dit, le directeur, et je n'ai jamais vu une classe aussi dissipée. Les observations portées, sur vos carnets, par votre maîtresse, en font foi. Je vais commencer à distribuer les carnets. » Et Clotaire s'est mis à pleurer. Clotaire, c'est le dernier de la classe et tous les mois, dans son carnet, la maîtresse écrit des tas de choses et le papa et la maman de Clotaire ne sont pas contents et le privent de dessert et de télévision. Ils sont tellement habitués, m'a raconté Clotaire, qu'une fois par mois, sa maman ne fait pas de dessert et son papa va voir la télévision chez des voisins.

Sur mon carnet à moi il y avait : « Elève turbulent, souvent distrait. Pourrait faire mieux. » Eudes avait : « Elève dissipé. Se bat avec ses camarades. Pourrait faire mieux. » Pour Rufus, c'était : « Persiste à jouer en classe avec un sifflet à roulette, maintes fois confisqué. Pourrait faire mieux. » Le seul qui ne pouvait pas faire mieux, c'était Agnan. Agnan, c'est le premier de la classe et le chouchou de la maîtresse. Le directeur nous a lu le carnet d'Agnan : « Elève appliqué, intelligent. Arrivera. » Le directeur nous a dit qu'on devait suivre l'exemple d'Agnan, que nous étions des petits vauriens, que nous finissions au bagne et que ça ferait sûrement beaucoup de peine à nos papas et à nos mamans qui devaient avoir d'autres projets pour nous. Et puis, il est parti.

Nous, on était bien embêtés, parce que les carnets, nos papas devaient les signer et ça, ce n'est pas toujours très rigolo. Alors, quand la cloche a sonné la fin de la classe, au lieu de courir tous à la porte, de nous bousculer, de nous pousser et de nous jeter nos cartables à la tête, comme nous le faisons d'habitude, nous sommes sortis doucement, sans rien dire. Même la maîtresse avait l'air triste. Nous, on ne lui en veut pas à la maîtresse. Il faut dire que, ce mois-ci, on a un peu fait les guignols et puis Geoffroy n'aurait pas dû renverser son encrier par terre sur Joachim qui était tombé en faisant des tas de grimaces, parce que Eudes

lui avait donné un coup de poing sur le nez alors que c'était Rufus qui lui avait tiré les cheveux, à Eudes.

Dans la rue, nous marchions pas vite, en traînant les pieds. Devant la pâtisserie on a attendu Alceste qui était entré acheter six petits pains au chocolat qu'il a commencé à manger tout de suite. « Il faut que je fasse des provisions, il nous a dit, Alceste, parce que ce soir, pour le dessert... », et puis il a poussé un gros soupir, tout en mâchant. Il faut dire que sur le carnet d'Alceste, il y avait : « Si cet élève mettait autant d'énergie au travail qu'à se nourrir, il serait le premier de la classe, car il pourrait faire mieux. »

Celui qui avait l'air le moins embêté, c'était Eudes. « Moi, il a dit, je n'ai pas peur. Mon papa, il ne me dit rien, je le regarde droit dans les yeux et puis lui, il signe le carnet et puis voilà! » Il a de la veine, Eudes. Quand on est arrivés au coin, on s'est séparés. Clotaire est parti en pleurant, Alceste en mangeant et Rufus en sifflant tout bas dans son sifflet à roulette.

Moi, je suis resté tout seul avec Eudes. « Si tu as peur de rentrer chez toi, c'est facile, m'a dit Eudes. Tu viens chez moi et tu restes coucher à la maison. » C'est un copain, Eudes. Nous sommes partis ensemble et Eudes m'expliquait comment il regardait son papa dans les yeux. Mais, plus on s'approchait de la maison de Eudes, moins Eudes parlait. Quand on s'est trouvés devant la porte de la maison, Eudes ne disait plus rien. On est restés là un moment et puis j'ai dit à Eudes :

« Alors, on entre? » Eudes s'est gratté la tête et puis il m'a dit : « Attends-moi un petit moment. Je reviendrai te chercher. »

Et puis Eudes est entré chez lui. Il avait laissé la porte entrouverte, alors j'ai entendu une claque. Eudes qui pleurait, et une grosse voix qui disait : « Au lit, sans dessert, petit bon à rien. » Je crois que pour ce qui est des yeux de son papa, Eudes n'a pas dû bien regarder.

Ce qui était embêtant, c'est que maintenant il fallait que je rentre chez moi. J'ai commencé à marcher en faisant attention de ne pas mettre les pieds sur les raies entre les pavés, c'était facile parce que je n'allais pas vite. Papa, je savais bien ce qu'il me dirait. Il me dirait que lui il était toujours le premier de sa classe et que son papa à lui était très fier de mon papa à moi et qu'il ramenait de l'école des tas de tableaux d'honneur et de croix et qu'il alimenterait me les montrer, mais qu'il les a perdus dans le déménagement quand il s'est marié. Et puis, papa me dirait que je n'arriverais à rien, que je serais pauvre et que les gens diraient : « Ça, c'est Nicolas, celui qui avait des mauvaises notes à l'école », et ils me montreraient du doigt et je les ferais rigoler. Après, papa me dirait qu'il se saignait aux quatre veines pour me donner une éducation soignée et pour que je sois armé pour la vie et que moi, j'étais un ingrat et que je ne souffrais même pas de la peine que je faisais à mes pauvres parents et que je n'aurais pas de dessert, et pour ce qui est du cinéma, on attendrait le prochain carnet.

Il va me dire tout ça, mon papa, mais moi, j'en ai assez. Je vais lui dire que je suis très malheureux, et puisque c'est comme ça, eh bien, je vais quitter la maison et partir très loin et on me regrettera beaucoup et je ne reviendrai que dans des tas d'années et j'aurai beaucoup beaucoup d'argent et papa aura honte de m'avoir dit que je n'arriverais à rien et les gens n'oseront pas me montrer du doigt pour rigoler et avec mon argent, j'emmènerai papa et maman au cinéma et tout le monde dira : « Regardez, c'est Nicolas qui a des tas d'argent et le cinéma, c'est lui

qui le paye à son papa et à sa maman, même s'ils n'ont pas été très gentils avec lui - et au cinéma, j'emmènerai aussi la maîtresse et le directeur de l'école et je me suis trouvé devant chez moi.

En pensant à tout ça et me racontant des chouettes histoires, j'avais oublié mon carnet et j'avais marché très vite. J'ai eu une grosse boule dans la gorge et je me suis dit que peut-être il valait mieux partir tout de suite et ne revenir que dans des tas d'années, mais il commençait à faire nuit et maman n'aime pas que je sois dehors quand il est tard. Alors, je suis entré.

Dans le salon, papa était en train de parler avec maman. Il avait des tas de papiers sur la table devant lui et il n'avait pas l'air content. « C'est incroyable, disait papa, à voir ce que l'on dépense dans cette maison, on croirait que je suis un multimillionnaire! Regarde-moi ces factures! Cette facture du boucher! Celle de l'épicerie! Oh, bien sûr, l'argent, c'est moi qui dois le trouver! » Maman n'était pas contente non plus et elle disait à papa qu'il n'avait aucune idée du coût de la vie et qu'un jour, il devrait aller faire des courses avec elle et qu'elle retournerait chez sa mère et qu'il ne fallait pas discuter de cela devant l'enfant. Moi, alors, j'ai donné le carnet à papa. Papa, il a ouvert le carnet, il a signé et il me l'a rendu en disant : « L'enfant n'a rien à voir là-dedans. Tout ce que je demande, c'est que l'on m'explique pourquoi le gigot coûte ce prix-là! » Monte jouer dans ta chambre, Nicolas », m'a dit maman. « C'est ça, c'est ça », a dit papa.

Je suis monté dans ma chambre, je me suis couché sur le lit et je me suis mis à pleurer.

C'est vrai, ça, si mon papa et ma maman m'aimaient, ils s'occuperaient un peu de moi!

par SEMPÉ et GOSCINNY





LE BALLON OVALE a beaucoup de personnalité

M AINTENANT que vous savez ce qu'est le rugby, vous devez penser, comme moi-même, que ce sport est beau et grand comme une symphonie. Pour bien le jouer, il faut apprendre à l'aimer.

Ce qui est peut-être le plus attachant dans le rugby, c'est la forme même de ce ballon ovale. Ce n'est pas un ballon comme les autres, qui roulent bien gentiment parce qu'ils sont des sphères parfaites. Ce ballon ovale, quand on le tient entre ses mains, ou serré contre sa poitrine, on a réellement l'impression de posséder quelque

chose de cher, quelque chose de vivant aussi, car lorsqu'il roule et rebondit, il le fait avec beaucoup de personnalité et d'imagination. On va le saisir et hop ! il rebondit de l'autre côté ou bien il vous échappe des doigts alors que vous aviez cru le tenir. C'est un objet qui a une âme. De plus, c'est un véritable trésor qui doit être l'objet de tous les soins. Donc la première des choses à faire en rugby, c'est d'apprendre à bien tenir et contrôler un ballon.

Pour pouvoir manier aisément un ballon ovale, il faut le tenir à deux

mains dans le sens de la longueur, la pointe dirigée vers le bas.

TENUE DU BALLON A DEUX MAINS

En rugby, plus peut-être que dans un autre sport, il faut rechercher la décontraction. Donc, ne soyez pas crispés, gardez les bras souples, décontractés. On tient le ballon légèrement, les mains en dessous, se touchant presque, les doigts écartés, sans serrer : les paumes ne doivent pas coller à la balle.

Ainsi, non seulement on manie le ballon avec plus d'aisance et d'assurance, mais encore, on court plus facilement car on n'est pas gêné par la crispation des bras ni des épaules.

Pour vous habituer à bien tenir le ballon, exercez-vous sur un terrain ; manipulez-le, puis courez avec ce ballon devant vous dans les mains. Ainsi, ce geste essentiel du rugby deviendra très naturel et vous vous habituerez à courir sans raideur.

TENUE DU BALLON D'UNE MAIN

Pour courir plus vite, lorsqu'on a débordé par exemple la défense adverse et que l'on fonce dans l'espace libre, il est bon de pouvoir s'aider des bras en courant. On tient alors le ballon d'une seule main.

Pour protéger son ballon tout en ayant la liberté de ses gestes, on ramène le ballon sous l'aisselle du bras que l'on replie. La main qui tient le ballon doit avoir les doigts bien écartés, pour mieux l'envelopper et le contrôler en toute sécurité pendant la course. Ainsi, le bras resté libre pourra écarter un adversaire et, en cas de besoin, le bras qui tient le ballon pourra effectuer une passe. De plus, si vous tombez, le bras libre vous aidera à amortir votre chute ou bien, de l'autre côté, le ballon vous servira de protection.

Pour bien vous habituer à la tenue

du ballon d'une main, prenez le ballon à deux mains et ramenez-le sous l'aisselle. Faites le mouvement, d'abord arrêté, avec la main droite, puis avec la main gauche. Après cela, exercez-vous en courant et en changeant également de main.

C'est ainsi, en manipulant fréquemment le ballon, que vous allez acquérir la dextérité indispensable pour exécuter les autres mouvements.

GARDER SON SANG-FROID

Mais on ne joue pas seul avec un ballon. Ce bien précieux que vous avez appris à tenir, à porter, à deux mains ou à une main, vous allez le passer, le recevoir, le ramasser. Pour exécuter tous ces mouvements, il faut suivre sans cesse l'action. Puisque vous avez le ballon, faites bien attention à ce qui se passe autour de vous, n'ayez pas le trac, restez lucides, ne vous affolez pas, prenez le temps de voir, de bien voir vos partenaires et vos adversaires. Ainsi, vous éviterez un adversaire, ainsi, vous passerez au partenaire le mieux placé et vous effectuerez votre passe le plus correctement possible.

En rugby, un homme qui garde son sang-froid en vaut deux, car c'est un homme averti. C'est peut-être à cause de leur flegme traditionnel que nos amis britanniques ont été longtemps nos maîtres et c'est le jour où, dans l'équipe de France, nous nous sommes habitués à être décontractés avant un match et à ne pas nous énerver sur le terrain, que nous les avons battus.

*à la semaine
prochaine
Moncla*

La semaine prochaine :
**LA PASSE, SYMBOLE
DU JEU D'ÉQUIPE**



1 A DEUX MAINS : Michel Vannier, arrière de l'équipe de France, et l'un de vos « parrains », possède une excellente tenue de ballon : il le soutient par en dessous, à deux mains, et reste parfaitement équilibré.



2 D'UNE SEULE MAIN : Jean Dupuy, trois-quarts aile international, illustre bien les avantages de cette tenue : le bras libre l'aide dans sa course et peut aussi amortir une chute ou écarter un adversaire.

UNE AVENTURE DE "L'HOMME A LA VOITURE ROUGE"

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME. — Sur l'« Atoll Alpha », les volontaires pour le premier vol interplanétaire subissent un entraînement inhumain qui doit durcir leur corps et annihiler leur volonté. Sous la dure autorité du chef, « l'Epruvette », Stephen — « l'Homme à la voiture rouge » — et son ami Claude Perguet ont déjà connu de cruelles épreuves. Ils sont maintenant séparés, chacun « travaille » avec un partenaire inconnu.

VIII

L'ANGOISSE DU FOND DE L'OMBRE

Dévalant dans l'obscurité cette pente abrupte, en un éclair, un souvenir me vint à l'esprit qui remplaça pour moi le tragique de la situation pour une nerveuse envie de rire. Je me revoyais tout à coup, ayant à peu près ton âge, Didier, et dépendant les quelques sous que j'avais au fond de ma poche pour entrer dans une de ces baraques foraines de la foire du Trône, qui s'appelle « la Grotte mystérieuse »... ou quelque chose comme ça. Je ne sais pas si tu vois ce que je veux dire. C'est une espèce de circuit organisé, avec des quantités d'embûches, des toboggans qui vous renvoient sur des plaques tournoyantes, des squelettes qui viennent vous chatouiller la nuque, des tas de trucs qui vous font dresser les cheveux sur la tête pour pas cher, et comme ça jusqu'à la sortie, parce qu'il est évidemment impossible de retourner en arrière. C'est à ça que je pensais en déboulant cette paroi savonneuse et j'avais plus une sensation de grotesque qu'un sentiment

de peur. Remarque que, par la suite, ça a vite changé. Tu vas le voir.

Je tombe, je tombe, et v'lan ! la chute s'arrête net ! mais chose curieuse, sans heurt, comme il eût été logique. Je dirai même au contraire. On aurait dit que je tombais dans une montagne de duvet. Tu penses qu'au fond, ça devait être plutôt agréable ! Eh bien, pas du tout... J'éprouvais une sensation... comment dire... de dégoût, ou plutôt de répulsion... comme si l'élément dans lequel je me trouvais soudain était complètement inconnu... ni air, ni eau... aucun contact, tu comprends ? rien... voilà ! mon corps n'adhérait à rien !... et pourtant lorsque je fus à nouveau sur mes jambes, je sentis une résistance impalpable, comme si une main invisible m'empêchait d'avancer... Il me semblait avoir des mottes de plomb sous les semelles et dans les mains.

Soudain, ce fut comme si j'étais obligé de brasser dans un bac de glu. Je levais une jambe avec une peine inouïe, et il me fallait faire un effort énorme pour reposer le pied... je peux à peine dire « sur le sol » puisque je ne sentais rien sous moi. De seconde en seconde, je faisais un pas, puis un autre... Les mains en avant, j'essayais de trouver enfin quelque chose de solide, de palpable. Mais rien, rien ! l'obscurité était complète, et le silence me bourdonnait aux oreilles. Ah ! si seulement, j'avais pu me raccrocher à quelque chose... un roc, n'importe quoi, mais quelque chose...

C'était vraiment le domaine du néant, à tel point que je me demandais si j'existais moi-même. Et je pensais :

— Ça doit être ça, la mort !... Est-ce que je suis mort ?... Qu'est-ce qu'on me vou-

lait ? Que fallait-il faire ? J'aurais eu besoin d'un ordre... Pourquoi la voix de l'« Epruvette » ne venait-elle pas me dire ce qu'il fallait faire !... Même cette voix que je détestais, à ce moment-là, m'aurait rassuré. C'aurait été au moins quelque chose de vivant !

Puis, je me souvins qu'il était impossible qu'une voix, quelle qu'elle fût, me parvienne jamais, puisque j'avais la tête dans le masque hermétique de mon scaphandre.

J'avancai les mains et je rencontrai une masse molle mais résistante. Et, à force de palper, je parvins à reconnaître une forme humaine allongée, inerte...

Alors, je n'y tins plus. Il fallait que j'écoute, que j'entende, ne fût-ce que le bruit que feraient mes mains en frappant l'une contre l'autre... C'était plus fort que moi, je ne pouvais pas résister à ce néant, à cette nuit, à ce silence. Péniblement, je parvins à atteindre les vis qui fixaient le masque du scaphandre, et, lentement, je me mis à les déboulonner. Je ne sais combien de temps cela dura, mais j'arrivai à le libérer ; il me sembla peser une tonne lorsque je l'enlevai. J'entendis alors siffler la bouteille d'oxygène fixée sur mon dos, j'en tournai la manette pour arrêter l'échappement du précieux gaz.

J'essayai d'aspirer, de sentir une odeur quelconque. Alors ce fut épouvantable. Je suffoquai... pas la moindre parcelle d'air n'entra dans mes poumons. Exactement comme si mes narines et ma bouche étaient emplies de cire, ou si tu préfères, comme si ma tête était enfermée dans un de ces sacs de cellophane ou de nylon imperméables à l'air.

Une fois, deux fois, j'essayai d'aspirer... puis, je commençai à étouffer, à perdre

conscience. Je ne sais quel instinct me fit remettre le masque du scaphandre et ouvrir à nouveau la bouteille d'oxygène... D'autant plus que cette opération, avec cette sorte de paralysie qui m'envahissait les membres, dura un temps fou.

Quand je sentis enfin l'oxygène entrer dans mes poumons, cela me fit comme une brûlure. Mais elle me permit de reprendre connaissance. Alors, je compris. L'épreuve dans laquelle j'étais plongé, c'était l'épreuve du vide. Je me trouvais dans un circuit souterrain où l'on avait raréfié à l'extrême l'atmosphère, et quant à la lourdeur de mes membres, cela provenait du fait que

RIVIÈRE : A DUNKERQUE, JE L'AI ÉCHAPPÉ BELLE !...

A U lendemain des « Quatre Jours de Dunkerque », un journaliste posait la question : « Où en est Roger Rivière de sa préparation ? » Il laissait à ses lecteurs le soin de conclure, mais indiquait que dix-neuf secondes seulement me séparaient de Joseph Planckaert à l'arrivée de la course contre la montre. Pour compléter l'information, j'ajoutai que la course en question se déroulait sur la distance de trente kilomètres, une distance bien adaptée au contexte des « Quatre Jours de Dunkerque », mais néanmoins trop brève pour permettre des écarts de temps sérieux.

A vrai dire, ces « Quatre Jours de Dunkerque » m'ont rassuré pleinement sur mon état de santé et sur mes possibilités futures. Lors de ma première étape, je me suis « accroché » parfois dans le peloton où les hommes mieux rodés imposaient leur loi, mais de jour en jour je me sentais plus à l'aise. Et pourtant, j'ai joué de malchance, dès le premier après-midi de course, lorsqu'une crevaison m'a immobilisé sur le bord de la route ! Je figurais alors en très bonne place, aux avant-gardes du groupe, en compagnie de Planckaert, Elliot et Poulidor. L'allure était rapide et je surveillais le Belge qui ne prenait même pas la peine de dissimuler ses intentions. Très bien préparé aux efforts par le Tour

d'Allemagne et le « Week-end ardennais », Planckaert convoitait la victoire. Il l'a d'ailleurs obtenue, malgré l'opposition de Stablinski et Pierre Everaert, les deux nordestistes.

Dès que mon pneu arrière se fut dégonflé, je sautai de bicyclette, je démontai ma roue en hâte, et attendis la voiture de Raymond Louviot. Malheureusement, mon directeur sportif s'était arrêté quelques instants plus tôt pour dépanner Jean-Claude Annaert et l'Espagnol Otano, également retardés par des crevaisons ! Près de trois minutes me séparaient du peloton lorsque je pus engager enfin la poursuite.

Nous étions une douzaine de retardataires parmi lesquels des accidentés désireux de rejoindre au plus vite, mais également plusieurs gaillards, distancés « à la régulière », et bien incapables de nous fournir le moindre secours !

Notre poursuite fut acharnée, et nous semions des coureurs au fil des kilomètres : après chaque rampe, à la sortie de chaque virage, notre groupe diminuait. A l'avant, Joseph Planckaert sonnait la charge, entraînant dans sa chevauchée Everaert, Stablinski, Elliot, Beuffeul, Forestier et ce vieux Pino Cerami qui connaît une seconde jeunesse. Personnellement, j'appuyais comme un forcené sur les pédales, maudissant le sort qui m'obligeait à puiser si tôt dans mes réserves, alors que j'avais envisagé de partir lentement. Notre retard diminuait et passa à cinquante secondes.

Deux de mes adversaires, qui sont parmi les meilleurs rouleurs, Anquetil et Baldini. Le premier vient de se séparer de son masser (à sa gauche sur cette photo). Désormais, il sera soigné par le nordestiste Schranz, lequel s'occupe déjà de Graczyk.

après vingt kilomètres d'une course folle... Mais nous n'étions plus assez nombreux pour combler ce fossé ! De la voix, j'encourageais mon ami Scodeller à maintenir sa pression ; je criais à Fournier de multiplier ses relais et je « rouspétais » contre l'Australien Murray, trop économe de ses forces, selon moi : rien n'y fit... et notre retard augmenta ! A l'arrivée nous encaissions trois minutes.

J'étais devenu songeur en regagnant mon hôtel. Cette rude séance de poursuite m'avait durci les jambes et j'appréhendais la course contre la montre du surlendemain où... les journalistes m'attendraient de pied ferme !

ET ANQUETIL GAGNE AUSSI !

Par une coïncidence curieuse, la course contre la montre des « Quatre Jours de Dunkerque » avait lieu le même jour et aux mêmes heures que l'étape contre la montre du Tour de Romandie. Ce Tour de Romandie où se trouvait Jacques Anquetil, l'un de mes rivaux les plus acharnés, le moins malléable.

Durant trente kilomètres, je fonçai sans m'occuper des renseignements que me fournissaient les spectateurs au passage. Je ne pensais à rien, à rien sinon à rallier l'arrivée le plus vite possible et à battre tous mes adversaires. Il en allait de mon prestige.

A ma descente de machine, j'avais les jambes raides comme des barres d'acier, les muscles douloureux et la tête vide. Alors commençai une attente qui me parut interminable. Mes adversaires arrivaient les uns derrière les autres et, après chacune de ces arrivées, je posais la même question : « Quel temps a-t-il réalisé ? » Au terme de ce supplice chinois, je fus déclaré vainqueur avec une avance de dix-neuf secondes sur Planckaert. Une minute plus tard, un messager m'informait que : « Jacques Anquetil venait de battre Venturelli au Tour de Romandie ». Ouf ! je l'avais échappé belle.

Je continue ma préparation en vue du



Avec Jacques Anquetil, nous approchons de la grande condition : des coudes-à-coudes en perspective pour le Tour de France.

Tour, sur les routes accidentées du Sud-Est. Pour ce qui le concerne, Jacques Anquetil participe au Tour d'Italie avec des ambitions déclarées : il veut sa revanche de l'an passé, et il s'est fait accompagner d'une équipe solide où figurent des routiers de grande valeur tels André Darrigade, Rostollan, Elliot, Stablinski. Je suivrai, avec la plus grande attention, cette campagne italienne de Jacques Anquetil, qui annonce son intention de disputer également le Tour de France ! Dans le Tour, certes, nous serons coéquipiers, mais le fait de porter le même maillot n'exclut pas une certaine forme de rivalité.

Or nul ne l'ignore, tous mes efforts actuels tendent vers une victoire dans le Tour.

Rivière

(A suivre.)

LES CARNETS DE ROGER RIVIÈRE

l'on avait artificiellement chamboulé les lois de la pesanteur. Un peu ce que nous étions destinés à trouver sur une planète lointaine. Et l'on nous avait plongés là-dedans par surprise. A nous de nous en tirer... Au fond, cela me rassura, de comprendre. Je me disais :

« ... Je n'ai qu'à continuer tout droit, j'arriverai bien à trouver la sortie... »

Soudain, je pensai à mon compagnon : « La tomate »... où était-il, celui-là ? Franchement, je l'avais oublié, ayant fort à faire avec ma propre personne... Bien sûr, il devait subir les mêmes affres que moi ; peut-être qu'en cette minute, lui aussi aurait voulu me sentir à côté de lui... J'essayai de tâter de droite et de gauche... Mais rien, toujours rien... Alors je me mis en devoir d'avancer... péniblement, lourdement, lentement... mais d'avancer et le plus droit possible.

Brusquement, j'eus l'impression que je butais enfin contre quelque chose de matériel. Je m'arrêtai... Je tentai de m'agenouiller afin de me rendre compte, en le touchant, de ce que pouvait être cet obstacle imprévu. Cet agenouillement fut interminable. Et c'est seulement quand mes jambes furent repliées à l'extrême que je compris que mes genoux avaient touché ce qui tenait lieu de sol. Car sous eux, je ne sentais rien...

J'avancai les mains et je rencontrai une masse molle, mais résistante. Et, à force de palper, je parvins à reconnaître une forme humaine allongée, inerte... Oui, pas de doute, voilà ses jambes... Ses bras... et là, l'armature rigide du casque d'un scaphandre.

Aussitôt, l'idée me vint que c'était mon coéquipier « La tomate » qui avait perdu

Ecoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

connaissance... ou peut-être pire... oui... pas de doute... En tâtant plus minutieusement, je sentis les vis du casque déboulonnées et le casque lui-même séparé du reste du scaphandre... Ainsi donc, lui aussi, « La tomate », il avait ressenti le même besoin que moi : celui de respirer, d'entendre, de

voir quelque chose, d'avoir la tête libre... Et comme moi, il s'était heurté au néant, à ce vide affreux qui porte en lui la mort ! Seulement, lui n'avait pas eu la réaction de replonger la tête dans son casque... et maintenant, était-il encore temps de le sauver ?

Toujours est-il qu'aussi rapidement qu'il m'était permis de le faire, avec mes gestes alourdis, et dans cette obscurité totale, je rajustai le casque du copain, et quand cela fut fait, une angoisse épouvantable m'étreignit.

L'oxygène ?... Avait-il fermé sa bouteille avant d'ôter le casque ?... Ou, au contraire, avait-il oublié, laissant celle-ci se vider ?... Car il faut que je te dise, lorsque le casque est adapté au restant du scaphandre, l'oxygène est automatiquement conditionné à la respiration de l'individu. C'est-à-dire que tu peux ouvrir à bloc la manette de la bouteille, tu n'en respireras juste que ce dont tes poumons ont besoin. Si, au contraire, lorsque le casque est séparé du scaphandre, la manette est ouverte, l'oxygène s'échappe à flots, et la bouteille se vide très rapidement.

Anxieusement, je cherchais à saisir la manette, tout en me demandant : « Voyons, dans quel sens est-elle ouverte ?... et dans quel sens est-elle fermée ?... » Ah ! oui... ouverte dans le sens des aiguilles d'une montre... La manette fut soudain dans ma main. Je tournai vers la droite ! Elle était bloquée ! Exactement ce que je craignais ! Cela signifiait que « La tomate » avait laissé s'échapper l'oxygène et que la bouteille pouvait être vide.

Que faire ?... sinon laisser le destin régler l'histoire. Après tout, peut-être qu'une bouteille ne se vide pas aussi rapidement que je le pense... Peut-être n'y a-t-il pas si longtemps que ça que le type est tombé !... En tout cas, pas question de le laisser là !... Je suis son coéquipier. A moi de le ramener à l'air libre, et dans quelque état qu'il soit... Tout à l'heure, il a bien failli m'arriver la même histoire... et je suis certain que « La tomate » ne m'aurait pas laissé tomber... Alors, en route... Oui, seulement voilà, combien va-t-il peser sur mes bras ?

Ah ! ouiche... sur mes bras ! Et quoi encore ?... Essaie plutôt de soulever le mont Blanc !... Impossible de décoller mon type du sol, ne serait-ce que d'un doigt... Alors quoi ? Je ne peux tout de même

pas le laisser là... Rien qu'à l'idée que je pourrais être obligé de l'abandonner, l'angoisse me sèche la gorge... Non, non !... Il faut que je l'emmène ! Il le faut !... Sinon j'aurais trop l'impression d'être un lâche...

Et voilà que je me mets à pousser ce corps inerte devant moi. Je rampe sur les genoux en le poussant, en le faisant rouler sur lui-même, comme un tronc d'arbre. Chaque mètre gagné m'épuise. Je m'entends souffler et gémir comme une machine : « Y a-t-il encore de l'oxygène dans sa bouteille ? »

Une question qui m'obsède... et rien qu'à l'idée que la bouteille est peut-être vide, je me prends à suffoquer moi-même.

Le corps roule lentement sous ma poussée...

« Si sa bouteille est vide, tout cela est inutile... » Je sens la sueur qui me ruisselle le long du corps, et je crains que mes forces ne m'abandonnent !... Anxiété ! Anxiété

pour le copain et pour moi-même ! Oui, la peur, la grande peur est tapie dans l'ombre, qui me guette et me mord l'esprit.

Malgré tout j'avance... je prends un certain rythme... je pousse... Le corps du copain roule. Encore une poussée, encore un mètre de gagné... Oui, j'y arriverai, j'y arriverai !

Mais soudain, tout se bloque... impossible d'avancer d'une seule pouce... Je tâte devant moi... un mur !... Oui, je suis devant une muraille, j'en sens les rugosités... La peur reprend le dessus... Epuisé, l'envie d'abandonner me hante...

(A suivre.)

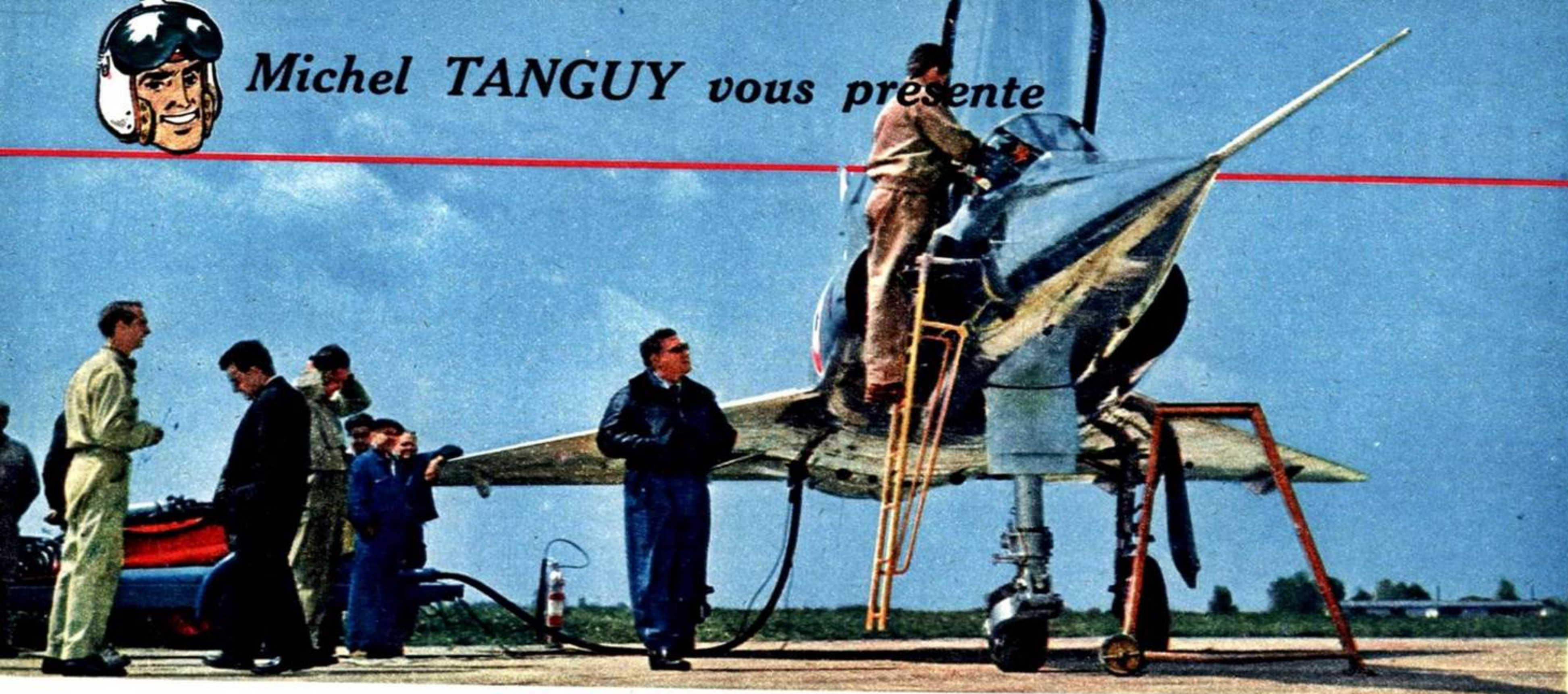
LA SEMAINE PROCHAINE :
"L'INUTILE EFFORT"

Une fois, deux fois, j'essayai d'inspirer... Puis je commençai à étouffer, à perdre conscience.





Michel TANGUY vous présente



LE CHASSEUR QUI DONNERA A LA FRANCE LES PREMIÈRES ESCADRILLES "MACH 2" D'EUROPE



Précédé d'un mécanicien portant son casque, Roland Glavany, premier pilote d'essai des « Mirage » III, se rend à son appareil.



Gérard Muselli, prenant la suite de Glavany, s'est signalé à bord du « Mirage » en atteignant 1 760 km/h sur un circuit de 100 km.

La première en Europe, la France aura bientôt des escadrilles de chasse volant à une vitesse double de celle du son... Dans tous les centres d'essais français, une dizaine de « Mirage » III sont mis au point... Dans les usines Dassault, les premiers avions de série commencent à prendre forme...

La belle histoire des « Mirage », a commencé en 1953. A l'époque, la guerre de Corée avait appris aux stratèges que les avions de plus en plus lourds et de plus en plus puissants n'étaient pas la vraie solution au problème de la suprématie aérienne. Les techniciens de la Société Générale Aéronautique Marcel Dassault comprirent cette vérité et dressèrent les plans d'un chasseur léger. Aussi, lorsque l'état-major français, demanda un tel appareil aux constructeurs, la G.A.M.D. n'eut qu'à présenter son dossier... Deux ans plus tard, le 25 juin 1955, le « Mirage » I effectuait son premier vol !

UN TRIANGLE VOLANT

Il était alors le seul avion militaire français ayant une voilure triangulaire (aile delta) qui s'accordait parfaitement avec les hautes vitesses, malgré la faible puissance de l'avion. En effet, le « Mirage » I avait reçu deux petits réacteurs « Viper » donnant chacun à peine 800 kg de poussée ! Mais on pouvait monter sur l'appareil une fusée S.E.P.R. qui, pendant deux minutes et demie, fournissait 1 500 kilos de poussée supplémentaire. Pendant ce temps, l'avion doublait sa puissance ! C'est ainsi que le 17 décembre 1955, le pilote Gérard Muselli franchit le mur du son et atteignit Mach 1,3, soit environ 1 400 km/h... Ce n'était pas assez ! Il fallait un seul réacteur, mais un réacteur « qui pousse vraiment »...

C'est pourquoi l'usine de Saint-Cloud de la G.A.M.D. mit au point un nouvel appareil, le « Mirage » III.

Ce nouveau « Mirage » III-001, dénommé « Balzac » par les mécanos de piste, décolla pour la première fois le 17 novembre 1956, piloté par Roland Glavany. Son réacteur unique S.N.E.C.M.A. « Atar » G fournissait gaillardement quatre tonnes de poussée lorsque la post-

combustion (la gamelle) était allumée. Comme le « Balzac » ressemblait au « Mirage » I, la mise au point fut rapide. Tant et si bien que, le 30 janvier 1957, Glavany put lire sur son ordre de vol : recherche de Mach, ce qui, en langage courant, signifie « recherche de la plus grande vitesse »... Glavany décolla donc et grimpa tranquillement jusqu'à 12 000 mètres. A cette altitude, il mit l'avion en palier et alluma la « gamelle »... En injectant du pétrole dans la tuyère de sortie du réacteur, on obtient une augmentation de poussée importante en redonnant une énergie nouvelle au « jet » sortant du réacteur. Cette opération s'appelle « post-combustion » ou encore « réchauffe »...

Glavany alluma donc la réchauffe et attendit... Moins de dix secondes après, le « mur du son » était franchi... Deux minutes plus tard, l'avion atteignait Mach 1,50, soit une fois et demie la vitesse du son et toujours en vol horizontal. Glavany engagea son appareil en léger piqué... L'aiguille marqua Mach 1,60... Glavany, alors, coupa la réchauffe et regagna sagement le terrain. Mais il savait qu'il pouvait aller encore plus vite. En septembre 1957, en effet, il atteignait Mach 1,8.

MACH 2 ! ET RECORD DU MONDE !

Pendant que se déroulaient les essais, la S.N.E.C.M.A. mettait la dernière main à un nouveau réacteur, l'Atar 9. Celui-ci donnait plus de puissance seul que l'Atar G avec sa réchauffe et, avec sa propre réchauffe, il fournissait plus de six tonnes de poussée ! Mais, pour employer au mieux cette nouvelle puissance, il fallait modifier le « Balzac »... Ainsi naquit le « Mirage » III A qui reçut une aile plus mince et de nouvelles entrées d'air.

En mai 1958, Glavany décolla le nouvel avion. En septembre, il retrouvait les Mach 1,8 obtenus avec le « Balzac ». L'appareil autorisait tous les espoirs. Le 24 octobre 1958... à 12 000 mètres, Glavany alluma encore sa « gamelle » et atteignit le fatidique Mach 2 en palier, devenant ainsi le premier pilote à avoir atteint cette formidable vitesse, sur un avion français !

Le 18 juin 1959, Gérard Muselli bouclait le circuit de 100 kilomètres à la moyenne de 1 760 km/h et empochait le record, ayant volé à Mach 2,10 pendant trois minutes et demie... Quelques mois plus tard, le « Mirage » III atteignait Mach 2,20 ! La preuve était faite qu'il était un des plus rapides avions du monde... Restait à prouver qu'en avion militaire, il pouvait faire autre chose que de la vitesse pure !

UN AVION A TOUT FAIRE

Le 13 mai 1958, le « Mirage » III fut soumis à une expérience au sol qui montra qu'il était bien un avion capable de remplir plusieurs missions différentes...

Devant un parterre d'officiers supérieurs et d'experts, il fut d'abord présenté comme un intercepteur à haute altitude. Destiné alors à la chasse des bombardiers volant à plus de 18 000 mètres, il était équipé d'une fusée S.E.P.R. lui donnant à cette hauteur et au-dessus les mêmes performances qu'à 12 000 mètres. Son armement comprenait des engins air-air et sa soute avait reçu un « container interception », soit l'ensemble des instruments et appareils électroniques permettant la détection de l'ennemi, son approche et le tir des engins.

Immédiatement, des mécaniciens se précipitèrent sur l'avion, démontèrent la fusée, les engins, le container et remontèrent à leur place des réservoirs sous la voilure et un « container canon » contenant deux armes de 30 mm et leurs munitions. En un quart d'heure, l'intercepteur haute altitude était devenu un avion de chasse d'armée, c'est-à-dire un chasseur chargé d'interdire le ciel aux avions d'attaque au sol adverses... Ceci fait, les mécaniciens revinrent encore une fois et, trois minutes plus tard, ils avaient fait de l'avion un appareil d'attaque au sol en remplaçant les « bidons » de voilure par des charges de guerre : roquettes, engins air-sol ou encore bombes ou Napalm.

Enfin, le « Mirage » III est encore capable d'emporter deux bombes sous le fuselage...

Tel est l'avion qui fait désormais de la chasse française la première d'Europe.

LE
M
I
R
A
G
E
III



Le « Mirage » III est haut perché sur son train d'atterrissage pour permettre les décollages et atterrissages très cabrés sans que l'arrière du fuselage touche le sol.



On voit ici les deux entrées d'air flanquant le poste de pilotage, qui « avalent » des centaines de kilos d'air à la minute, pour alimenter le réacteur « Atar » à post-combustion.



Véritable flèche à pointe acérée, le « Mirage » III nous montre son aile delta, parfaitement triangulaire, sa dérive fine comme une lame de rasoir, et ses deux entrées d'air.



Michel TANGUY



DESSINS : UDERZO

TEXTE : J.M. CHARLIER

RESUME. — Darnier et Saint-Héliier, de l'Ecole de chasse de Meknès ont été abattus en voulant intercepter un Jet inconnu, qui recherchait comme eux, une fusée égarée.

MES RENSEIGNEMENTS SONT FORMELS... LES FRANÇAIS NE DISPOSENT PAS D'AVIONS CAPABLES DE S'OPPOSER VICTORIEUSEMENT AUX NÔTRES AVANT 48 HEURES MINIMUM... À NOUS DE RÉUSSIR DANS CE DÉLAI...

C'EST COURT POUR RETROUVER CETTE DAMNÉE ÉPAVE!... ET IL EST À CRAINDRE QUE LES FRANÇAIS AIENT IDENTIFIÉ NOS APPAREILS COMME ÉTANT DES CHASSEURS EMBARQUÉS... AUQUEL CAS, ILS VONT SE METTRE À RECHERCHER NOTRE PORTE-AVIONS, QUI, LUI, EST PARFAITEMENT RECONNAISSABLE!

ILS N'ONT NI LES NAVIRES, NI LES AVIONS NÉCESSAIRES SUR PLACE... ET LA MÉTÉO EST POUR NOUS... ELLE PRÉVOIT SUR TOUT L'ATLANTIQUE UN CIEL COUVERT, UN PLAFOND TRÈS BAS ET UNE VISIBILITÉ RÉDUITE... ÇA DIMINUE LE RISQUE...

PARFAIT, ALORS, FAITES INTENSIFIER LES RECHERCHES... DANS 48 HEURES, NOUS DEVONS CONNAÎTRE LE POINT DE CHÛTE DE LA FUSÉE!...

MES PILOTES RENTRERONT JUSTE LE TEMPS DE FAIRE LE PLEIN...



CEPENDANT À MEKNÈS...
ON COMMENCÉ À S'INQUIÉTER, MON LIEUTENANT!

TU PARLES... JE N'AI PLUS UNE GOUTTE DE PÉTROLE DANS MES BIDONS... MA JAUGE EST À ZÉRO DEPUIS MON ARRIVÉE DANS LE CIRCUIT!

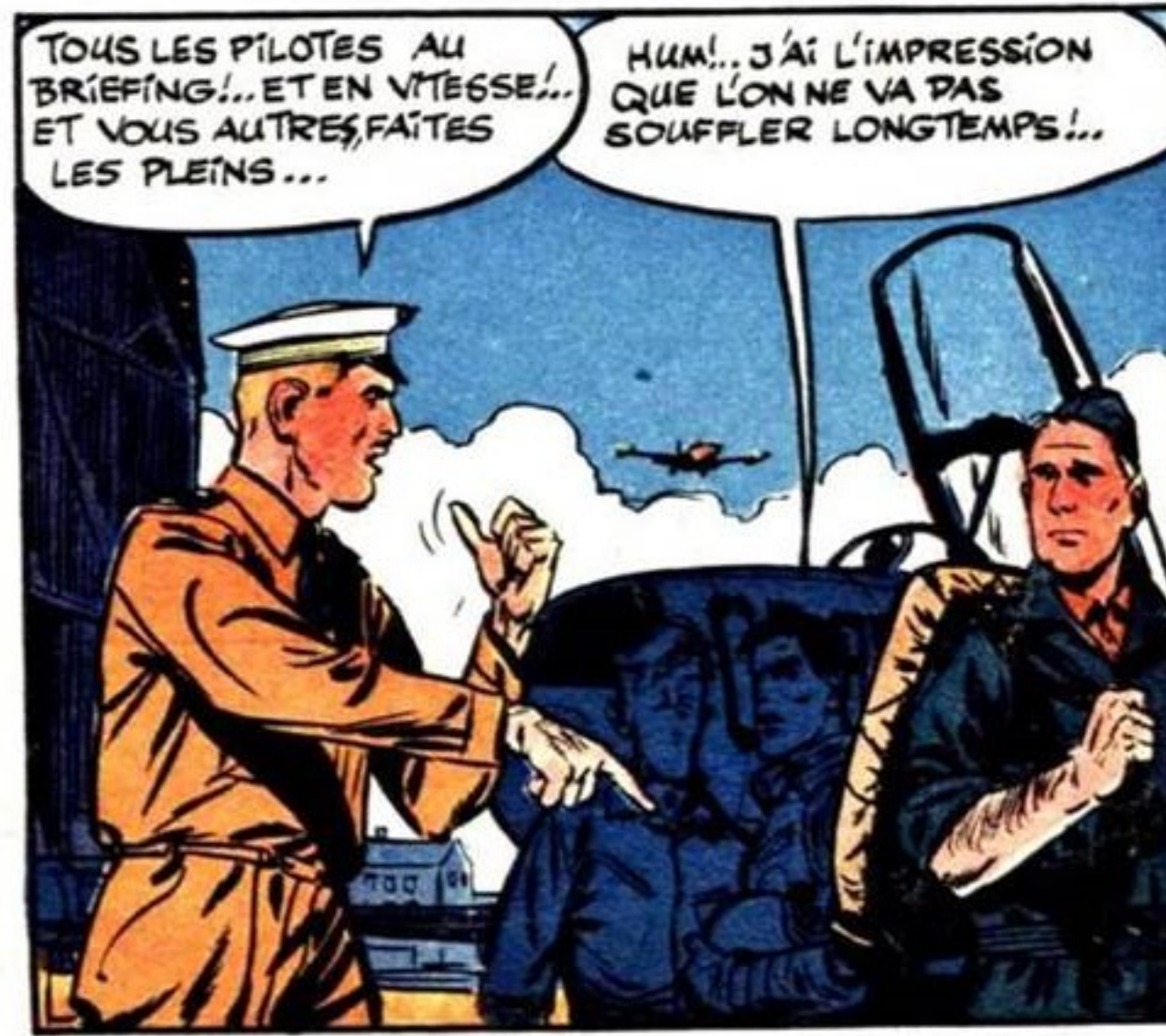
AT-ON DES NOUVELLES DE DARNIER?

AUCUNE!... ON N'A PAS ENCORE RETROUVÉ LE POINT DE CHÛTE DE SON T-35



TOUS LES PILOTES AU BRIEFING... ET EN VITESSE... ET VOUS AUTRES, FAITES LES PLEINS...

HUM... J'AI L'IMPRESSION QUE L'ON NE VA PAS SOUFFLER LONGTEMPS!...



ET QUELQUES INSTANTS PLUS TARD...

CE N'EST PAS À LA SUITE D'UNE MÉPRISE OU D'UN ACCIDENT QUE NOS CAMARADES DARNIER ET SAINT-HÉLIER ONT ÉTÉ DESCENDUS... POURQUOI CETTE SAUVAGE AGRESSION ET POURQUOI CE JET INCONNU SURVOLAIT-IL L'ANTI-ATLAS?... UNE SEULE EXPLICATION PLAUSIBLE : PARCE QU'IL RECHERCHAIT LA MÊME CHOSE QUE NOUS : LA FUSÉE DISPARUE...



CE QUI VIENT DE SE PASSER PROUVE QUE NOS MYSTÉRIEUX ADVERSAIRES NE RECULONT DEVANT RIEN POUR ARRIVER À LEURS FINS. J'AI DEMANDÉ LE RENFORT D'UNE ESCADRE DE "MYSTÈRE II" MAIS EN ATTENDANT QU'ILS PUSSENT ENTRER EN ACTION, NOUS VOLERONS SANS DESEMPARER... DÉSORMAIS, VOS ZINCS SERONT ARMÉS...

DOUBLE MISSION : ESSAYER DE LOCALISER LE POINT DE CHÛTE DE LA FUSÉE MAIS AUSSI DE RETROUVER DARNIER ET SAINT-HÉLIER, S'ILS SONT ENCORE VIVANTS... ORDRE D'OUVRIR LE FEU À VUE SUR TOUT AVION REFUSANT DE SE FAIRE CONNAÎTRE...



LES CHEFS D'ESCADRON ÉTABLIRONT LES PROGRAMMES DES VOLS. UN ÉCHELON TECHNIQUE EST PARTI POUR L'ANCIENNE BASE V, AU PIED DE L'ANTI-ATLAS. UNE BASE DE RAVITAILLEMENT PLUS PROCHE DU THÉÂTRE DES OPÉRATIONS VA Y ÊTRE INSTALLÉE... À VOS AVIONS MESSIEURS...



CEPENDANT, QUELQUE PART, EN PLEINE MONTAGNE...

?!... BON SANG!... OÙ... OÙ SUIS-JE?... QUE M'EST-IL ARRIVÉ?!? OH!... LE... LE COMBAT... JE ME SOUVIENS... C'EST ÉPOUVANTABLE!... MON PARACHUTE DÉCHIRÉ!...



(A suivre.)

25



JACKO ET LES AUTOS PAX

A TRAVERS LE MONDE

M. PAX A CHARGÉ JACKO DE FAIRE POUR VOUS DES REPORTAGES SUR LES GRANDES SOEURS DES PETITES AUTOS QUI SONT MAINTENANT DANS CHAQUE PAQUET DE LESSIVE PAX (MODELES NORMAL ET FAMILIAL). JACKO VIENT D'ARRIVER AUX ETATS-UNIS. IL DOIT ASSISTER AUX ESSAIS DE L'ÉTOILE FILANTE RENAULT SUR LA FAMEUSE PISTE DU LAC SALÉ.

JE VIENS VOUS CHERCHER POUR VOUS EMMENER AU LAC SALÉ. ÇA, C'EST UNE VOITURE DE CHRONOMÉTRAGE.

MOI, C'EST VOTRE STATION WAGON PLYMOUTH QUI M'INTÉRESSE POUR LE MOMENT... PARCE QUE J'EN AI TROUVÉ UNE DANS UN PAQUET DE PAX FAMILIAL AVANT DE PARTIR.



CETTE PLYMOUTH N'A QUE 521 CM DE CYLINDRÉE, POUR UNE PUISSANCE DE 230 CV À 4.400 TOURS MINUTE ET IL FAUT BIEN LE POIDS RESPECTABLE DE 2.550 KGS POUR QUE LES INSTRUMENTS NE VIBRENT PAS, MÊME À 170 À L'HEURE.



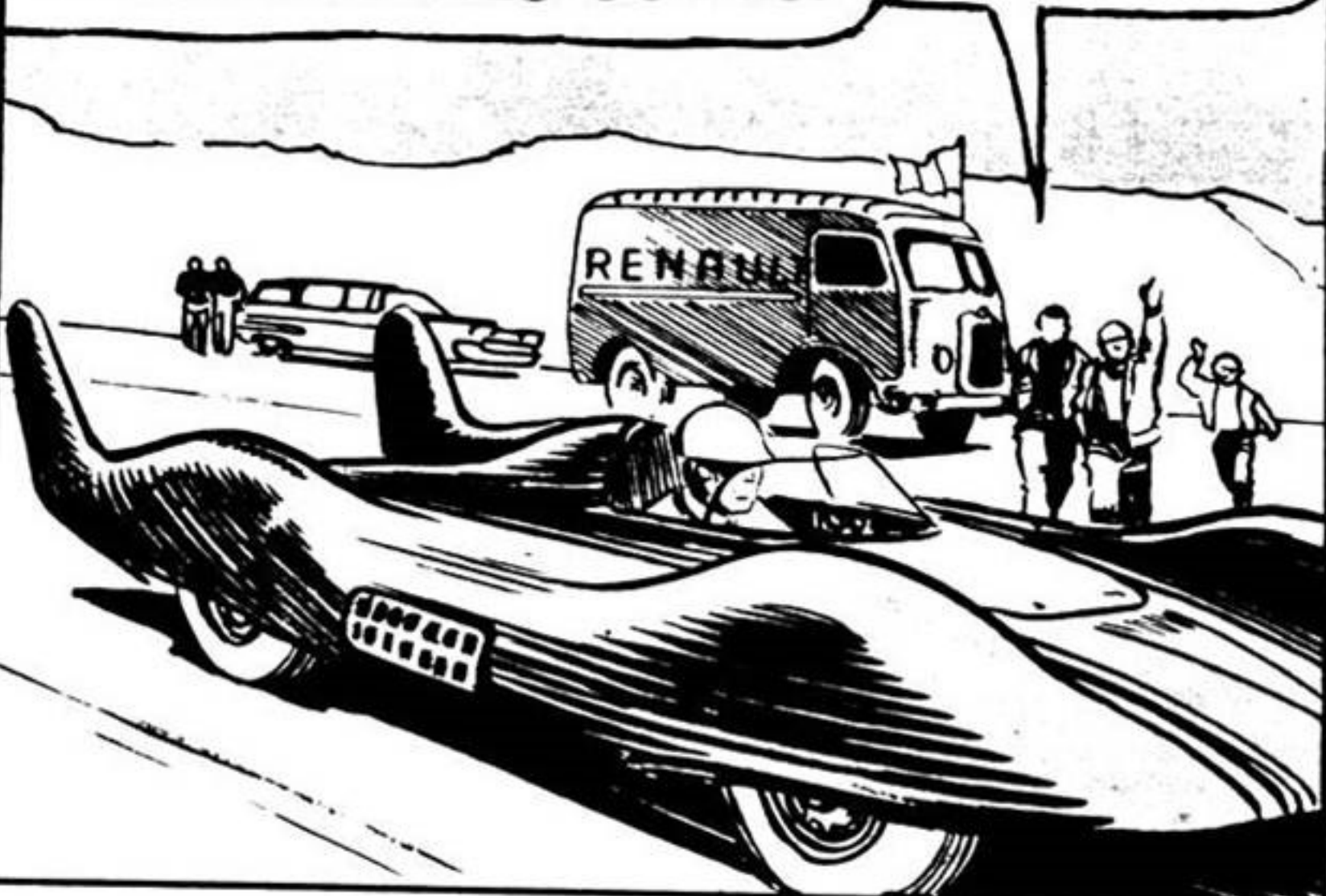
ON NE VA QUAND MÊME PAS AUSSI VITE QUE L'ÉTOILE FILANTE...

INOUI, INCROYABLE, FORMIDABLE!!

ELLE TIENT PLUS DE 800 À L'HEURE DEPUIS 4 KILOMÈTRES



308,800 DE MOYENNE SUR 5 KMS! FÉLICITATIONS! POUR UN COUP D'ESSAI C'EST UN COUP DE MAÎTRE! L'AVENIR EST PEUT-ÊTRE À LA VOITURE À TURBINE! ELLE EST TELLEMENT LÉGÈRE AVEC SES 950 KGS



ÇA A DÛ VOUS FAIRE UNE IMPRESSION FORMIDABLE!

(OUI! UN PEU CHAUD C'EST SURTOUT CE SIFFLEMENT. TU IMAGINES, À 50.000 TOURS MINUTE...)



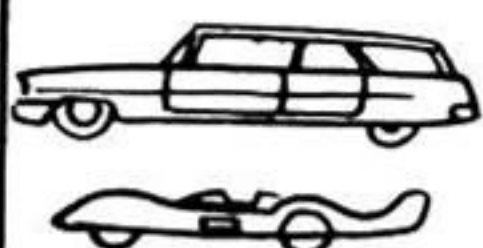
JACKO A L'AIR RAVI DE SON SÉJOUR AUX U.S.A. MAIS IL N'OUBLIE PAS DE ME RAPPELER D'AUGMENTER SA COLLECTION. D'AUTOS DE SPORT. IL VEUT AVOIR PLUS DE 120 VOITURES À SON RETOUR.



DEUX PAQUETS DE PAX FAMILIAL, JE VOUS PRIE J'AI UNE GROSSE LESSIVE À FAIRE AUJOURD'HUI!



AH! JE VOIS AUSSI QUE VOUS N'OUBLIEZ PAS JACKO! VOUS POUVEZ LUI ÉCRIRE QUE TOUS SES PETITS CAMARADES FONT UNE COLLECTION GRATUITE D'AUTOS PAX, AUSSI BELLE QUE LA SIENNE.



LA PLYMOUTH STATION WAGON ET L'ÉTOILE FILANTE FONT PARTIE D'UNE SÉRIE DE 12 VOITURES (EN 11 COULEURS) QUE L'ON TROUVE GRATUITEMENT DANS LES PAQUETS DE PAX MODÈLE FAMILIAL.



HARRY SCHELL, NOTRE AMI, LE "VRAI" COUREUR AUTOMOBILE



Nous ne verrons plus Harry Schell et son célèbre sourire.

Ce fut comme un coup de poing en pleine figure quand nous avons appris la nouvelle : « Schell s'est tué vendredi 13 mai aux essais de Silverstone ! »

Ainsi, nous ne verrons plus le grand Harry, ses yeux clairs riant dans son masque d'Iroquois — son père, O'Keilly-Schell était un véritable descendant de Peaux-Rouges — blaguant toujours et perpétuellement en mouvement ! Dans la vie comme en course, il était sans cesse à plein régime, mais c'était pour s'amuser, pour profiter pleinement de cette vie qu'il adorait. Il n'était pas le démon têtu qui fonce pour gagner, obstiné dans son idée de victoire et dont on sait qu'il doit se tuer, mais le lutin dégingandé qui jouait à secouer le peloton dans des

attaques fulgurantes, profitait à plein des joies de la course et ne courait ni pour la gloire, ni pour l'argent, mais parce qu'il aimait cela, purement et simplement.

Il avait un coup de volant extraordinaire, et procurait souvent de splendides émotions. Tous les journalistes se souviennent du Grand Prix de Reims 1956 au cours duquel l'escadrille des trois grosses Ferrari-Lancia s'était envolée en tête, avec Fangio, Collins et Castellotti, et qui menaçait d'être monotone, tant les trois bolides rouges et leurs pilotes dominaient la meute des poursuivants... Et puis l'on vit bientôt une longue voiture verte, la Vanwall, s'en dégager, remonter comme une torpille vers Castellotti, le sauter à gauche avant le Thillois, passer Collins à la sortie du virage et arriver, sous les hurlements de 100 000 personnes, à la hauteur de Fangio qui ne dut qu'à son infatigable coup d'œil dans le rétroviseur de résister de justesse...

Un peu après, couvert

Un souvenir qui nous serre le cœur. Nous avions organisé à l'Action Automobile, avec André Bourrillon, le baptême des voitures de reportage de Radio-Luxembourg qui partaient pour le Tour de France. Et vous voyez ici trinquier joyeusement Harry Schell, Peter Collins et Jean Behra. Tous trois sont morts maintenant, brutalement, en pleine course, et c'étaient tous trois de bons camarades...

d'huile jusqu'aux yeux, le grand Harry devait s'arrêter et sautait de sa voiture en riant de la bonne blague qu'il avait faite : il était heureux comme un gosse et s'était bien amusé à secouer les « grands ».

Mais lorsqu'on s'amuse, on se tue rarement, surtout lorsqu'on connaît les dangers du jeu comme il les connaissait : car si Schell était l'un des derniers dilettantes de la course, il était aussi l'un de ceux qui avaient le plus de métier : depuis plus de dix ans, il avait piloté toutes les voitures sur tous les circuits, depuis les Cistalia de ses débuts jusqu'à la Cooper de

sa mort, en passant par les Gordini, Vanwall, B.R.M., Maserati, Ferrari...

Que s'est-il passé ? Il n'est pas encore possible de le dire officiellement. Et qu'importe : le fait est là : Harry ne lancera plus ses éclats de rire sur les circuits, le plus parisien des Américains ne nous fera plus signe de la main en passant à 200 à l'heure dans les grandes courbes pour nous réclamer une orange ou un seau d'eau fraîche sur le casque brûlant...

Harry Schell nous laissera pour jamais le souvenir d'un grand, d'un chic pilote, dans tout le vrai sens du mot.



POUR AVOIR 10 DE CONDUITE

Abandonnons pour une fois les véritables leçons de conduite pour vous donner un petit conseil amical qui nous est inspiré à la fois par un récent acci-

dent survenu presque sous nos yeux, et par le spectacle de nombreux conducteurs que la chaleur incite à l'imprudence en cette période printanière.

CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE



Voici d'abord l'accident.

Un jeune Américain roulait vers le Midi : il faisait bon et, toutes glaces ouvertes, il conduisait d'une main — ce qui est déjà une faute — son bras gauche dépassant largement, le coude à la portière... Un gros camion semi-remorque arrivait en face, sur la route assez étroite.

La voiture, mal tenue, fit-elle un écart, ou la remorque ? Quoiqu'il en soit, une douleur fulgurante jaillit soudain dans l'épaule de l'Américain : son bras venait d'être fracassé.

CE QU'IL FAUT (à la rigueur) FAIRE



Donc, amis, ne mettez pas, ou ne laissez pas mettre le bras à la portière, ni non plus, la main posée sur le toit, comme le font beaucoup. Au plus, faites comme sur la photo ci-dessus, et posez le coude « au frais », mais en conservant la main sur le volant : on a toujours besoin d'avoir les deux mains bien posées sur le volant !

P . N . E . U . M . A . T . I . Q . U . E . S .

Aux essais de qualification d'Indianapolis — qui se court le 30 mai — le record du monde a été battu par Eddie Sachs, qui a tourné à 235 km.-h. de moyenne sur les quatre tours imposés, et en a bouclé un à 237 !

Cadeau de l'Association des Fabricants d'Automobiles Britanniques à la nouvelle Mme Armstrong Jones (ex Princesse Margaret) : la dernière Rolls-Royce "Silver-Cloud" — "Nuage d'Argent" — grise, dont le prix est de 90.000 NF.

Le Préfet de la Seine vient de décider la construction de 9 grands parkings, permettant de garer au total 3.700 voitures : Porte Dorée, 200 places; Vincennes, 100; Orléans, 200; Ternes, 500; Champerret, 1.000; Clignancourt, 200; Chapelle, 1.000; Montreuil, 300 et Pont de Sèvres, 200.

A Montlhéry, c'est l'Equipe du "Canv-Kart-Club", composée de Honnet, Levoyer et Detroux, tous montés sur "Trokart Clinton", qui a gagné le 1/4 de finale de la Coupe de France des Kart-Clubs. Raymond Loewy, le styliste franco-américain créateur de la Studebaker et auteur de tant de carrosseries, a été si étonné du succès de ces véhicules sans aucune carrosserie, qu'il a (très sportivement) offert aux gagnants une caisse de bouteilles de champagne.

Au Mans, on achève une Tour triangulaire sur laquelle, grâce à un affichage lumineux, on suivra la marche des premiers de chaque catégorie.

M. Graindorge, dans l'Orne, a vendu sa Peugeot "Lion" 1909 à la maison... Peugeot pour la coquette somme de 5.246 NF.

FANGIO super-pilote (14) CHAMPION DU MONDE



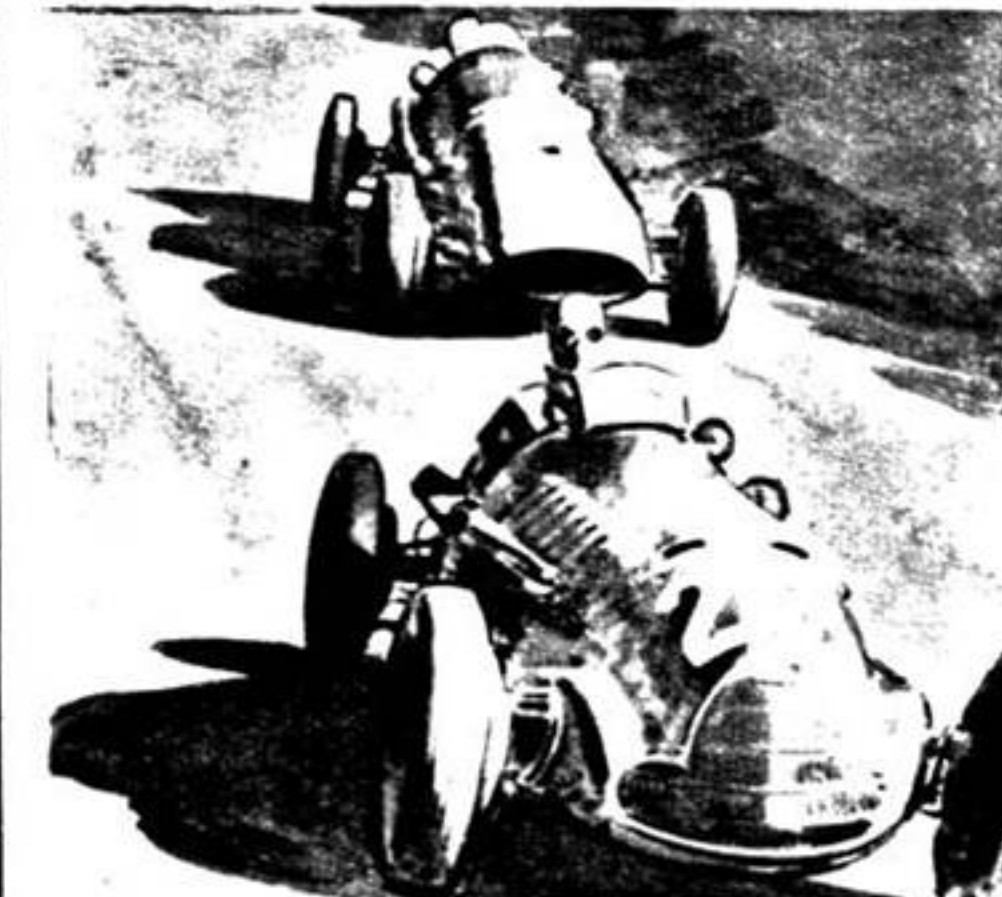
RESUME. — Fangio, dont le nom est sur toutes les lèvres, est devenu le pilote officiel d'Alfa Romeo. En 1950, une fois de plus, il remporte en Europe toute une série de brillantes victoires.



1951. Tandis qu'à Milan, à l'enseigne du « Trèfle à Quatre Feuilles », on prépare amoureusement les Alfa Romeo, et qu'à Modène, sous le signe du cheval cabré, on signole les Ferrari, Juan Manuel Fangio, en Argentine, s'occupe d'organiser les traditionnelles courses locales. Il voit débarquer un beau matin un gros Allemand qui, plus tard, doit marquer sa vie d'une façon indélébile : Alfred Neubauer, directeur du service courses de Mercedes. En effet, la marque à l'étoile à trois branches cherche à s'implanter en Argentine, pays ami de l'Allemagne, pour faire ensuite sa rentrée en Europe, et 3 « Fusées argent » 1939 ont été remontées en Allemagne et expédiées à Buenos Aires, dont une pour Fangio. Mais le « Chuco » n'a pas de chance devant son public : il ne gagne pas une course.



Arrivé en Europe, Fangio « touche » sa nouvelle Alfette 158 améliorée et prépare minutieusement les courses comptant pour le Championnat du Monde, qui lui a échappé d'un rien l'année précédente. La première est le Grand Prix de Berne. Sous un déluge, Fangio mène obstinément, et gagne, mais c'est le pilote qui l'a emporté car, en vitesse pure, la nouvelle Ferrari de Taruffi dominait l'Alfa. Sur le bord de la piste, malgré les giclées d'eau et de boue, un gros homme chronomètre Fangio : Alfred Neubauer. A Spa, en Belgique, seconde course : sur ce circuit ultrarapide, les monstres atteignent le 300 à l'heure, et les pneus souffrent. Fangio est en tête lorsqu'il doit s'arrêter pour faire le plein et changer les roues arrière : l'une d'elles reste bloquée pendant quatorze minutes ! Fangio perd.



Grand Prix d'Europe à Reims. Fangio part en trombe, mais la mécanique lâche : il s'arrête, résigné. Mais on lui donne la voiture de Fagioli et il repart. Obstiné et fulgurant, il remonte tout le monde et gagne de façon sensationnelle : 15 points, contre 14 à Farina et 9 à Ascari. Mais l'Alfette n'est plus invincible et, à Silverstone, en Angleterre, Ferrari gagne et Fangio est deuxième. Au Nurburgring, encore Ferrari, avec Ascari, et Fangio second. A Monza, même chose : Ascari gagne encore et monte son total à 25 points, contre 28 à Fangio, et il ne reste plus que le Grand Prix d'Espagne. A Barcelone, 300 000 personnes se pressent. Ascari part en tête, Fangio accroché derrière lui : tout le monde a des ennuis de pneus mais Fangio prend sur lui de n'en pas changer et gagne en grand champion, en champion du monde qu'il est, cette fois.

(A suivre.)

DESSINS DE POIVET



Général Prioux.

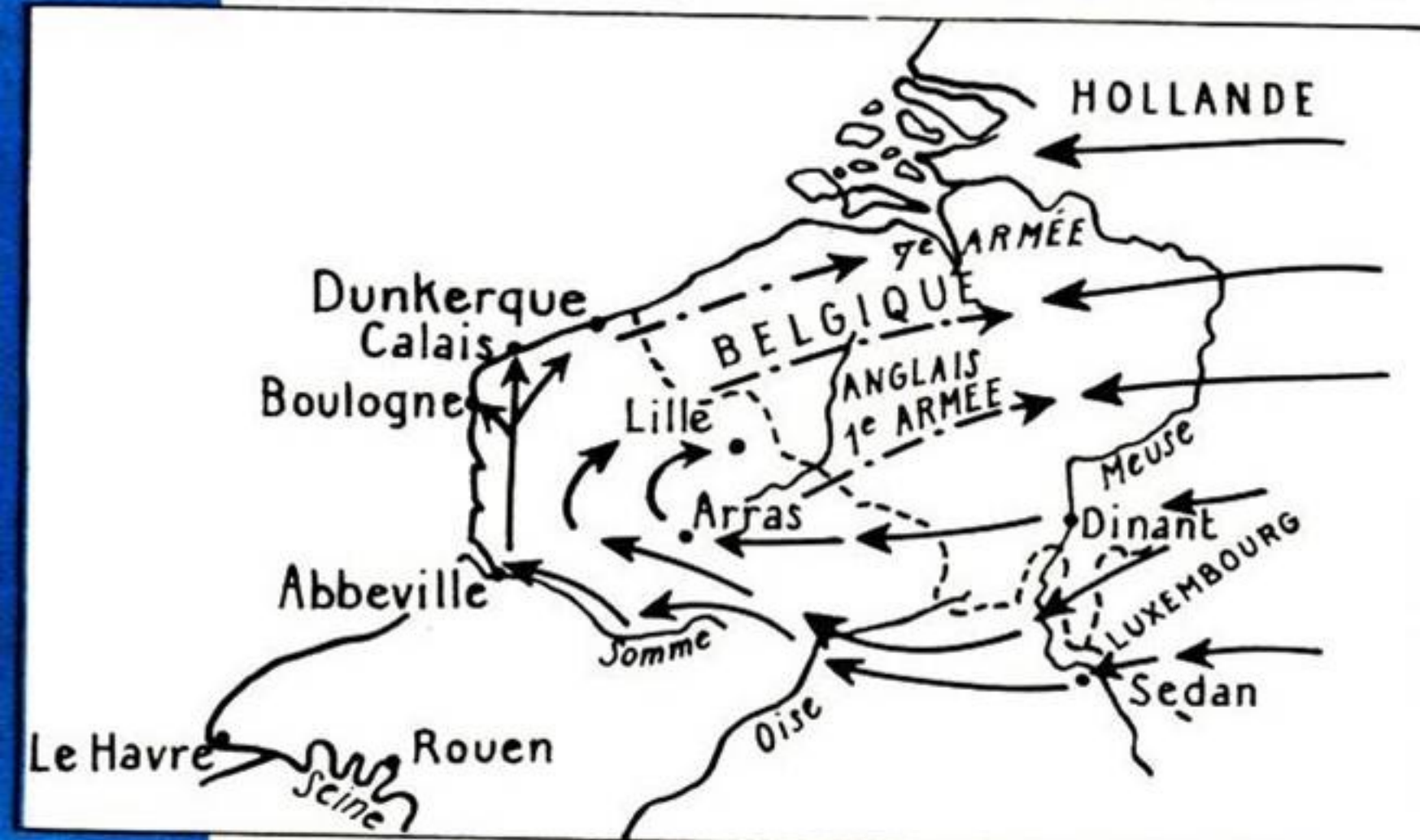
Général Giraud.

Général Gort.

Général Blanchard.



Dunkerque, ville de Jean Bart (statue à gauche), depuis sa réunion à la France, en 1662, a toujours été endeuillée par les envahisseurs. L'épreuve de 1940 fut la plus terrible.



Le coup de faux des divisions blindées allemandes (flèches en traits pleins) a coupé les armées alliées (flèches pointillées) et les a obligées à se replier sur Dunkerque, pour s'embarquer à la hâte à destination de l'Angleterre.

IL Y A 20 ANS...

DUNKERQUE

LA PLUS GRANDE TRAGÉDIE DE LA DERNIÈRE GUERRE

Le 10 mai 1940, l'armée allemande déclenchait une attaque générale sur le front Ouest. Alors que les alliés attendaient le choc principal en Belgique, c'est à travers le massif de l'Ardenne, jugé par tous infranchissable, que les divisions blindées de Rommel et Guderian envahirent la France, courant droit vers la mer. En dix jours, elles étaient à la baie de Somme. Tous les efforts déployés par le général Weygand pour les couper restèrent vains et les armées du Nord, encerclées, durent être évacuées par voie de mer. La défense et l'évacuation de Dunkerque constituèrent la plus belle page — la plus tragique aussi — de la « bataille de 1940 ». Nous avons reconstitué cet épisode dramatique grâce au récit d'un rescapé et à des photographies authentiques d'archives, ce qui en augmente la valeur mais explique aussi que leur qualité ne soit pas toujours impeccable.



10 mai 1940, à l'aube. La Hollande et la Belgique, envahies le 10 mai 1940, ont appelé les alliés au secours. Précédées par leurs motocyclistes, les divisions légères mécaniques du corps de cavalerie français franchissent la frontière, suivies par les divisions de la 7^e armée et de la 1^{re} armée qui arrêteront momentanément à Gembloux la ruée des blindés allemands.



10 mai, 12 heures. Les soldats anglais du général Gort — dont on voit une colonne en marche sur une route de Flandre — gagnent au-delà de Bruxelles le cours de la Dyle qu'ils barrent efficacement à l'ennemi. Malheureusement, les Panzer ont franchi la Meuse à Sedan et à Dinant, et les armées du Nord engagées en Belgique vont être bientôt encerclées.



21 mai, 18 heures. Le général Weygand appelé au commandement suprême a voulu tout de suite se rendre sur place. Le voici à Dunkerque, sortant du bastion 32, P.C. de l'amiral Abrial...



... commandant en chef des Forces Maritimes du Nord (ci-dessus aux côtés du général Billotte). Il faut défendre Dunkerque à tout prix. En effet, les Allemands ont gagné les rives de la Somme.



22 mai. Par Boulogne et Calais, ils menacent la ville de Jean Bart dont ils ne sont plus qu'à une vingtaine de kilomètres. La Luftwaffe (aviation allemande) se déchaine sur le port. Les incendies font rage, tandis que brûlent les réservoirs de pétrole, un Lockheed-Hudson de la R.A.F. (à l'extrême-droite) survole les plages.



24 mai. Pour se défendre vers l'Ouest, Abrial engage ses canoniers marins. (A gauche, le lieutenant de vaisseau Jabet, qui se fera tuer le 3 juin). Par miracle, Hitler impose une trêve de trois jours à ses blindés. Cela donne le temps au général Gort de préparer l'opération Dynamo, la plus extraordinaire des évacuations par mer jamais tentées sous le feu de l'ennemi.

26 mai. L'amiral Ramsay, commandant de la marine à Douvres fut chargé d'évacuer le demi-million d'hommes encerclés. La Luftwaffe et les vedettes rapides (Schnell-boote) allemandes endommagèrent 240 navires anglais et une soixantaine de français. Certaines tragédies furent affreuses, telles celles de la *Bourrasque*, du *Sirocco* et du *Jaguar*, qui coûtèrent plusieurs centaines de vies humaines. Le *Cyclone* (photos ci-contre, à droite), commandé par le capitaine de vaisseau de Portzamparc était le chef de la 2^e flottille de torpilleurs dont cinq furent coulés et tous les autres endommagés. Le 30 mai à minuit, le *Cyclone* eut l'avant arraché par une torpille, mais il rentra à Brest par ses propres moyens. On peut juger par cette photo la proue que cela représente (ci-c.).



L'AGONIE DU TORPILLEUR "BOURRASQUE"



30 mai, 16 h 45. Le torpilleur *Bourrasque* vient de quitter Dunkerque avec 600 soldats à son bord. Au cours d'un duel avec une batterie allemande, il saute sur une mine et commence à chavirer (ci-dessus). On tente de descendre les chaloupes. Les soldats sautent à l'eau tandis que le bateau coule (ci-contre).



30 mai, 19 heures. Le petit torpilleur *Branlebas*, déjà surchargé de troupes, n'a pas hésité à pénétrer dans le champ de mines pour repêcher les rescapés (une quinzaine). Ci-dessus, un groupe de marins et soldats, sur un radeau submergé, s'accrochent à un cordage que leur ont lancé les marins du torpilleur.



1^{er} juin. Cependant, sur les quais de Dunkerque, les soldats alliés, se pressant en foule, attendent l'arrivée des bateaux. L'activité de l'aviation empêchant les embarquements de jour, les soldats épuisés trouvent les heures interminables.



2 juin. Les Anglais ont organisé un embarquement par les plages. Il faut se mettre à l'eau jusqu'à mi-corps pour gagner de petites embarcations : elles conduiront les soldats aux bateaux qui ne peuvent pas approcher plus près.

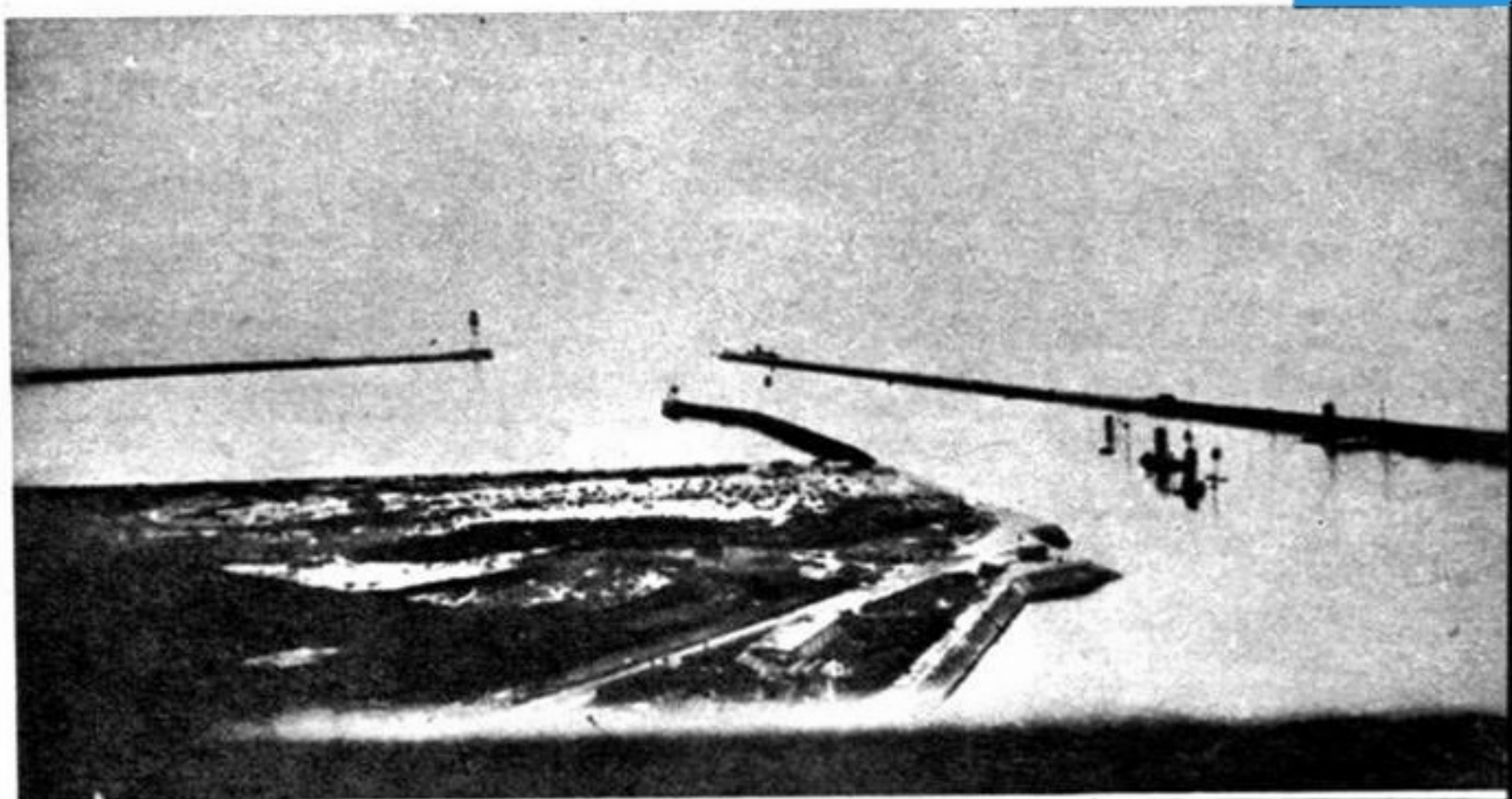


4 juin, 7 heures du matin. Grâce au dévouement de la Royal Navy et au sacrifice des soldats français qui défendaient Dunkerque, 220 000 Anglais, 120 000 Français furent sauvés mais, hélas, 40 000 restèrent aux mains de l'ennemi.



4 juin, 10 heures du matin. L'infanterie allemande, contenue devant Dunkerque depuis dix jours, a fini par réduire les dernières résistances et fait son entrée à Dunkerque. Des soldats de la 18^e division d'infanterie gagnent la ville par la plage de Malo-les-Bains. La mer, haute, baigne l'épave de l'*Adroit* venu s'échouer quinze jours plus tôt, disloqué par les bombes. On voit, au loin, l'épave du *Jaguar*.

Dans la nuit du 3 au 4 juin, en même temps qu'avaient lieu les derniers embarquements, la marine britannique a amené trois *Blockships* (bateaux chargés de ciment) pour les couler dans la passe afin d'embouteiller le port. Ainsi, les Allemands trouveront un port délabré et bloqué. Mais, surtout, ils avaient perdu leur plus belle chance de gagner la guerre en laissant échapper ces 340 000 hommes parmi lesquels se trouvaient les futurs vainqueurs de 1944 comme Alexander et Montgomery.



Texte et illustrations d'Hervé Cras (Jacques Mordal), dont le livre « Dunkerque » vient de paraître aux éditions « France-Empire ».

JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Jacques Le Gall surveille le majordome Albert, qu'il soupçonne de lui être hostile et d'en savoir long sur le mystère des ruines de Pierre Noire.

Contre



" SATCHMO " le magnifique

par **SACHA DISTEL**



Il était une fois un petit garçon... les histoires du jazz commencent souvent comme les contes de fées. Elles sont pleines aussi de mauvais génies et d'épreuves diverses...

Le petit garçon dont je veux vous parler aujourd'hui est devenu un dieu, l'incarnation même de la musique. Ses amis l'ont surnommé très vite « Satchmo », un sobriquet américain qui décrit la puissance et la forme de ses lèvres. Il prend grand soin de cette bouche, une des plus célèbres du monde : il la masse tous les soirs avec un onguent spécial... Car elle doit « travailler » sur une des trompettes les plus fameuses du globe. Celle de Louis Armstrong.

Dans une interview au « Time », le batteur blanc Gene Krupa déclarait un jour : « Il n'est pas un musicien de jazz, quel que soit son style, qui puisse jouer de son instrument pendant trente-deux mesures sans payer son tribut musical à Armstrong. C'est lui qui a tout fait et tout fait le premier. »

UN ORCHESTRE DE DÉLINQUANTS

Mais à l'époque dont je vous parle, il n'était encore qu'un petit garçon de la Nouvelle Orléans, qui avait organisé, pour avoir un peu d'argent de poche, un quatuor vocal de mômes. Ils attroupaient les passants, faisaient la quête et se partageaient les sous. Leurs loisirs se passaient à suivre les enterrements en musique, à flâner devant les danses, bref à respirer cet air où flottait toujours quelque part un air de musique...

Un soir de Réveillon, ce goût du bruit devait attirer à Louis des ennuis sévères. Il avait pris un vieux revolver et participait joyeusement au tapage nocturne traditionnel en tirant des coups de feu en l'air. Cela se solda par un an et demi de maison de redressement...

Ce malheur eut son bon côté : l'établissement avait son orchestre et bien entendu le petit Louis y eut bientôt sa place. Il joua bientôt de tous les instruments : du

tambourin, de la batterie, du saxo, du cornet. Il en devint finalement le chef.

Sorti de la maison de redressement, il fit un peu tous les métiers : vendeur de journaux, chauffeur, livreur de bouteilles de lait, charbonnier, marchand d'habits... N'importe quoi. Ce qui se trouvait. Et le soir, il redevenait un musicien, jouant ici et là, dans les « boîtes », les cabarets de la ville. Sa notoriété grandissait de jour en jour. Les orchestres réputés l'engagèrent : ceux de Joe Oliver, de Kid Ory... enfin celui de Fate Marable, à bord d'un de ces « show-boats », ces bateaux à roue qui descendaient le Mississippi en excursions.

En 1922, quand ni vous ni moi n'étions encore nés, King Oliver l'appela à Chicago. Deux ans après, il faisait sensation dans l'orchestre de Fletcher Henderson à New York. On s'arrachait l'un de ses premiers enregistrements « Everybody Loves My Baby ». Il accompagna l'impératrice du blues, Bessie Smith dont je vous ai déjà parlé ; enfin en 1925, en pleine éclipse virulente du jazz, il gravait la série des « Louis Armstrong Hot Five », restée un monument musical...

Phénomène unique, il garde sa splendeur, tant à la trompette sur une scène que comme acteur à l'écran, ou comme chanteur. Sa voix rauque, voilée, conquiert les foules... Fait rarissime dans une carrière où l'oubli vient souvent plus vite que la gloire, non seulement il a su conquérir, mais il a su garder... Le public et Armstrong ont conclu vraiment un pacte d'amour.

Sacha Distel

N.D.L.R. — La discographie d'Armstrong est trop importante pour être donnée sans omission. Signalons entre autres enregistrements : Louis Armstrong Plays Handy, recueil de blues (Philips B 07 038), Louis Armstrong and the Crescendo, enregistrement pris au cabaret (Brunswick 87023, 87024).

The Good Book, série de 45 tours comportant des negro spirituals célèbres (Brunswick 10164 et la suite).

Armstrong Hot Five... (Vogue 18027).

POUR LA FÊTE DES MÈRES une grande compétition interclubs

Nous allons bientôt fêter le Club N° 100. Nombre d'entre vous ont déjà répondu à notre appel : aussi considérons-nous la période de « rodage » désormais terminée : bientôt nous allons adresser aux Clubs les pièces (cartes de membres et de président, statuts, engagement définitif...) qui vont les officialiser ; mais nous n'attendons pas cela pour proposer aux Clubs existant déjà la première compétition interclubs. Voici ce dont il s'agit.

Quand vous lirez cet article, l'une des plus belles fêtes qui soient, la fête des Mères, approchera à grands pas ; aussi demandons-nous à tous les Clubs-Pilote de réaliser en cette occasion quelque chose d'exceptionnel, peut-être une réception des mamans des membres du Club, peut-être des cadeaux fabriqués spécialement pour chacune d'elles, peut-être... mais nous ne vous « soufflerons » pas davantage ce que nous attendons de vous. A vous de nous étonner, à vous de nous écrire (photos et dessins à l'appui) pour nous faire part de vos efforts, de vos réussites, donc de la joie de

vos mamans. Nous déterminerons alors (en faisant grand cas de l'originalité de votre entreprise) les deux clubs qui auront fêté les Mamans de la plus belle façon, afin de leur faire disputer la finale de cette première compétition interclubs. Ajoutons que tous les lecteurs de Pilote, membres des Clubs ou non, auront loisir de participer à cette finale de la manière que nous leur indiquerons en temps et heure. C'est volontairement que nous n'en disons pas plus aujourd'hui, ne serait-ce que pour permettre aux Clubs de ne pas perdre un instant pour se mettre au travail. Dès que celui-ci sera réalisé et la Fête passée nous leur demanderons d'adresser leur courrier à

COMPÉTITION INTERCLUBS DE LA FÊTE DES MÈRES JOURNAL PILOTE
30, r. NOTRE-DAME-DES-VICTOIRES PARIS (2^e)

Club de Thonon-les-Bains. — Président : Jean-François, à Thonon-les-Bains (Haute-Savoie) (adresse complète à préciser).

Club de Ciney. — Président Jean-Louis Virot, 29 bis, rue des Stations, Ciney (Belgique).

Club de Livry-Gargan. — Président : Couvreur Guy, 18, rue du Château, Livry-Gargan (S.-et-O.).

Club des Caïds (!) de Pilote. — Président : Georges Pargaud, 5, cité La Madeleine, Cui-seaux (S.-et-L.).

LES JOURNÉES DE PILOTE



Plus de 1200 élèves du Groupe scolaire de la rue Saint-Ferdinand, Paris (17^e), ont passé un joyeux dimanche 22 mai en compagnie de « Pilote » : attractions, invités d'honneur, tombola dotée de nombreux prix (parmi lesquels des abonnements à « Pilote », bien sûr !), rien n'a manqué pour que cette Ecole soit vraiment en fête, fête qui se prolonge d'ailleurs puisque, à la faveur d'un concours « Pilote » spécial, 6 lauréats (3 filles, 3 garçons) passeront un grand jeudi « Pilote » (promenade sur la Seine, déjeuner en compagnie d'une vedette de Radio-Luxembourg, visite des studios de cette station).

Une grande journée « Pilote » sera organisée — lecteurs de Paris, prenez note — à la fête foraine de l'esplanade des Invalides le jeudi 2 juin. Les détenteurs du Carnet de Bord y seront particulièrement gâtés. Tous les détails dans notre prochain numéro.

Dimanche prochain, c'est dans le 14^e arrondissement cette fois qu'on parlera beaucoup de « Pilote ». Notre journal patronne, en effet, une bien sympathique manifestation : la FÊTE ANNUELLE DE PATIN A ROULETTES organisée autour du square de la mairie du 14^e. Gageons que vous serez nombreux à vous rendre dès 14 heures sur le parcours, afin d'encourager les concurrents ou, qui sait, sur la piste elle-même comme concurrent, puisque certaines compétitions seront réservées aux jeunes non licenciés, avec bien sûr, prix Pilote à la clef.



RÉPONSE A LA 4^e ÉPREUVE DU BREVET DE PILOTE

Et voici les réponses à la 4^e Épreuve du Brevet de Pilote parue dans notre numéro 29, ouverte uniquement, nous vous le rappelons, aux détenteurs du Carnet de Bord.

Vous vous rappelez sans doute qu'il s'agissait de résoudre trois problèmes que vous proposaient les as de TOP ! TOTEM, le plus beau jeu du monde 1960.

Voici les solutions de ces trois problèmes. Les gagnants recevront bien entendu une vignette à coller à la page-visa de leur carnet de bord. En raison de la difficulté particulière de cette épreuve, la valeur de cette vignette a été portée à 10 points. Les participants malheureux recevront de leur côté, comme d'habitude, une vignette-consolation, valeur 2 points. Si vous ne recevez pas immédiatement vos vignettes, ne vous impatientez surtout pas : il ne s'agit pas d'un oubli mais tout simplement d'un retard dû à l'abondance de notre courrier. A l'avance, nous vous prions de nous en excuser.

PROBLÈME N° 1

Les Blancs gagnent par 30 pts en 2 coups. 1^{er} coup des Blancs = le pion B.21 va au 20 et dit « TOP ! ». Réponse Rouge = le R.11 prend le 20 (obligé) et arrive au 29.

PROBLÈME N° 2

Les Rouges gagnent par 10 pts en 2 coups. 1^{er} coup des Rouges = le R.39 va au 38 et dit « TOP ! ». Réponse des Blancs = le B.47 prend le 38 (obligé) et va au 29. 2^e coup des Rouges = le R.22 prend les 29, 43 et 59 et termine au 68. Rien n'empêchera le 31 d'entrer dans l'enceinte.

PROBLÈME N° 3

Les Blancs gagnent par 30 pts en 2 coups. 1^{er} coup des Blancs = le B.51 va au 43 et dit « TOP ! ». Réponse Rouge = le R.34 prend le 43 et va au 52. 2^e coup des Blancs = le Cav. B.25 va au 36 et prend les R.19, 21 et 39. Il termine au 48, puis, le B.59 prend les R.52 et 38 et termine au 31 d'où il rentrera dans l'enceinte.

et les 4, 5 et 6 Juin (bois de Vincennes, place de Reuilly)
PILOTE VOUS DONNE RENDEZ-VOUS à la Fête de la Jeunesse (GRANDE KERMESE DE PARIS)
(TOUS LES DÉTAILS DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO)

SOLUTIONS DES JEUX DES PAGES 18-19

MOTS CROISÉS :

Horizontalement : I. Reportage. — II. Elu. Omer. — III. Nic. NN. — IV. Ste. Une. — V. EE. Utes. — VI. Naise. — VII. Lue. — VIII. Noire. Or. — IX. Esses. Us. Verticalement : 1. Renseigne. — 2. Elite. Os. — 3. Puce. Is. — 4. Un. Ré. — 5. Utiles. — 6. Tonneau. — 7. Amnésie. — 8. GE. Ou. — 9. Ergoteurs.

TOP ! TOTEM :

1^{er} coup : le cavalier rouge 42 va au 51 (en deux coups, comme il a le droit de le faire) et dit : « Top ! » Obligé de le prendre, le pion blanc 60 l'élimine et va en 42. 2^e coup : le cavalier rouge 58 va au 50 et prend, successivement, le pion blanc 59, le cavalier blanc 61, le pion blanc 47, le cavalier blanc 31, le pion blanc 13 et le cavalier blanc 11. Il se retrouve alors en 18. Après quoi, le pion rouge 33 prend, successivement, les pions blancs 42, 44 et 28 et se retrouve en 19. Tous les pions blancs étant éliminés, les Indiens du camp rouge de Bison-Ardent ont donc gagné et, comme ils ont déjà un pion dans l'enceinte sacrée du Totem (le 29), il leur suffira d'en faire entrer un autre (le 19) pour marquer 30 points.

HOLD UP :

Le patron du café a menti. Si, comme il le prétend, il avait été assommé avec la bouteille qu'il désigne, celle-ci, étant débouchée, se serait renversée. Or, vous pouvez constater qu'elle est encore pleine.

JEAN-PAUL ROULAND FRAPPE LES TROIS COUPS

En six photos, Jean-Paul Roulard a mimé « Les Misérables », le célèbre roman de Victor Hugo porté plusieurs fois à l'écran. Pour avoir volé un pain (photo 1), Jean Valjean est condamné au bagne (photo 2). Il s'en évade et vole un chandelier chez Monseigneur Miriel (photo 3). S'étant amendé, il devient, sous un nom d'emprunt, maire d'un petit village. Un jour, il soulève une charrette sous laquelle gisait un homme (photo 4). La révolution éclate à Paris et

il fuit par les égouts en emmenant le jeune Marius, fiancé de Cosette (photo 5). Enfin, il meurt, apaisé, entre les deux chandeliers que lui avait donnés Mgr Miriel (photo 6).

Pilote

SOCIÉTÉ D'ÉDITION PILOTE

Rédaction et Administration :
30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél. : CENTral 19-10 - CENTral 18-31

Gerant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE

Directeur général : J. HEBRAND

Rédacteur en chef : R. JOLY

Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY

Directeur artistique : J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

| France et Communauté française | Étranger |
|--------------------------------|----------|
| 3 mois... 9,80 NF | 11,00 NF |
| 6 mois... 19,00 NF | 21,60 NF |
| 1 an... 36,40 NF | 41,60 NF |

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :
" SIREP ", 35, avenue Wolvendael,
BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :
6 mois... 216 FB
1 an... 416 FB

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : ÉDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTral 12-75,
13-30, 16-99.

BREVET DE "PILOTE"

31

POUR DEMANDER VOTRE « CARNET DE BORD »
Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

Pour ta collection

Heller

LE VOILIER ÉPERVIER

(Malle des Indes)

98 pièces

DÉBUT DE LA SÉRIE « MARINE »

Heller les plus belles maquettes françaises



EN VENTE PARTOUT
15,90



ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Rudolf Muller, sur l'ordre du Tonneau, a enlevé Yolande Lhertier. Dans la villa du Tonneau, à Vichy, Ernest vient de voler le revolver de celui-ci...

par St JULIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



(A suivre.)

Pilote

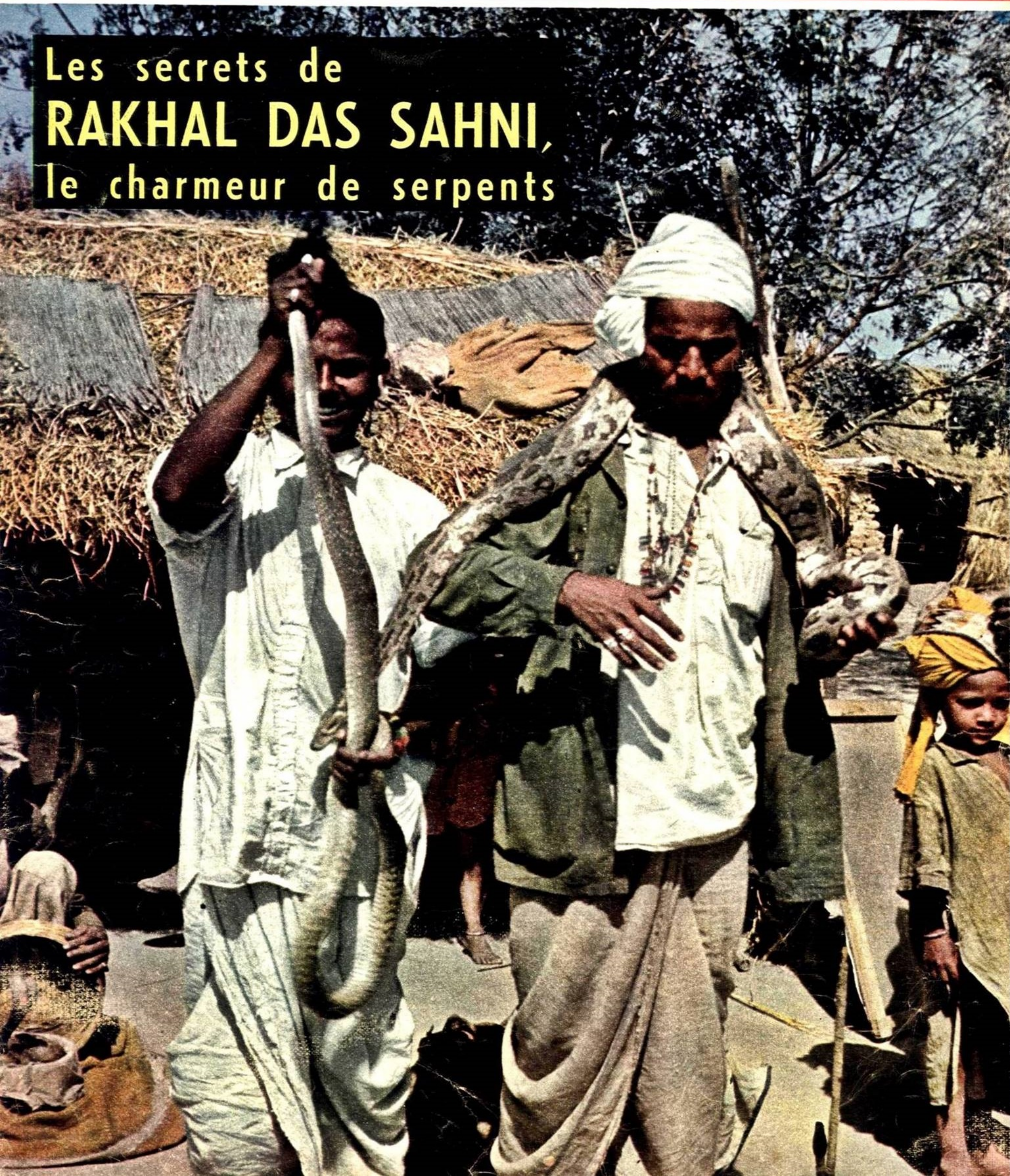
N° 32
2 JUIN 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique : 8 Fr. B.

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

Les secrets de
RAKHAL DAS SAHNI,
le charmeur de serpents



PILOTE CONTRE LA CHASSE A COURRE

NOUS continuons à recevoir, tous les jours, des listes de pétitions contre le sport cruel qu'est la chasse à courre. Nous sommes très fiers de nos pilotes qui travaillent si bien pour sauver du massacre des animaux innocents. Nous vous donnons, ci-dessous, les noms des dix lecteurs qui ont obtenu, jusqu'à présent, le plus de signatures : Doineaux Philippe, Paris (11) ; Verpy Monique, La Chapelle-Saint-Luc (Aube) ; Lefranc Alain, Corbeil-Essonnes (S.-et-O.) ; Volgyosi, Paris (11) ; Bestault J.-F., Paris ; Joilh Jean, Saint-Valéry-en-Caux (S.-Mme) ; Brial Yves, Dampierre-les-Bois ; Paschal Anne, Bruxelles (Belgique) ; Rajisani Monique, Marly-le-Roi (S.-et-O.).

Bravo pour nos amis : ils sont bien placés pour gagner l'abonnement d'un an à « Pilote », qui doit récompenser les efforts de ceux qui ont obtenu le plus grand nombre de signatures. Mais la course pour l'interdiction de la chasse à courre n'est pas terminée. Donc, bon courage à vous tous !

QUESTION AU SUJET DES REPONSES

De Antoine Protière, Chambéon par Montbrison (Loire).

J'ai un petit reproche à vous faire : les réponses des jeux (mots croisés, Jean-Paul Rouland, l'inspecteur Robillard, Top Tote) au lieu de les donner en dernière page de « Pilote », il faudrait les donner dans le prochain numéro.

Votre reproche nous intéresse beaucoup. Nous aimerions savoir ce que pensent les autres lecteurs de cette idée, c'est-à-dire de ne pas faire paraître les jeux et leurs réponses dans le même numéro.

QUELQUES FLEURS

De Jean-Claude Nicollet, village de Marchon.

Je voudrais féliciter les dessinateurs qui illustrent les pages du centre en couleur, pour la précision de leur dessin. « Pilote » est un journal « sensas », car il décrit quelquefois des explorations et ses textes sont très instructifs. Veuillez faire paraître mon nom dans « Pilote » ; j'en serai heureux.

Eh bien, Jean-Claude Nicollet, nous vous remercions pour vos bonnes paroles. Voici votre vœu exaucé, et les dessinateurs de nos « Pilotoramas » sont très sensibles à vos compliments.

Les photos qui illustrent ce numéro sont signées : Intercontinental, Anphoto Amsterdam, Son et Lumière, Yan, Alix, René Pari, A.F.P., Holmes, Gambu, A.D.P., Chen, Peyek, Iskender, Toulgouat, Molézun.

FOTO
Fex

la grande marque

présente :

ELITE-FEX
BI-FORMAT
6 x 9 - 6 x 6

2 APPAREILS
EN UN SEUL

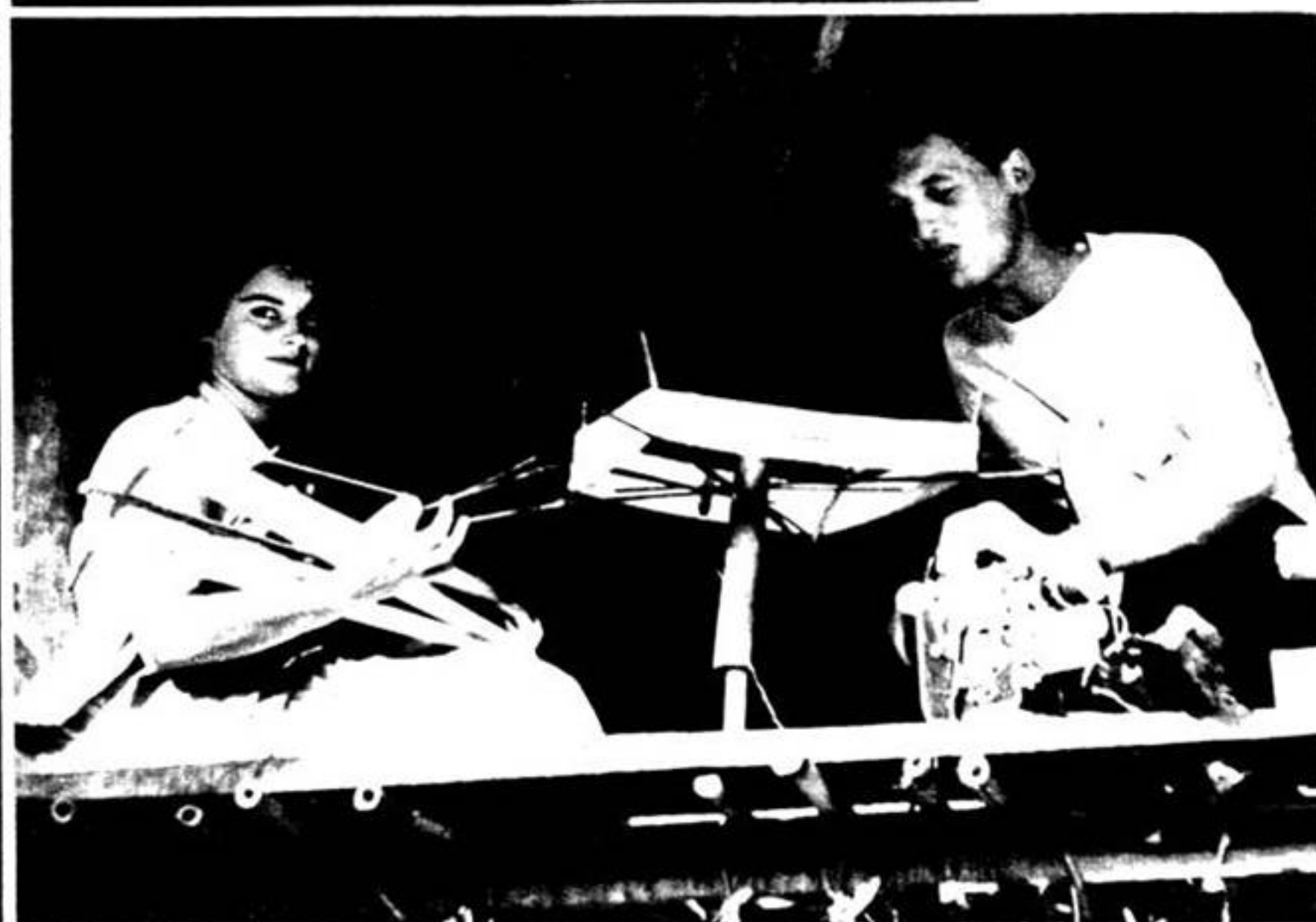
44,95 NF
FLASH-FEX
19,50 NF

En vente
chez les négociants photo

Demandez notice E 66
et appareil miniature gratuits

INDO 43, r. des CULATTES-LYON

LES RENDEZ-VOUS DE **Pilote**

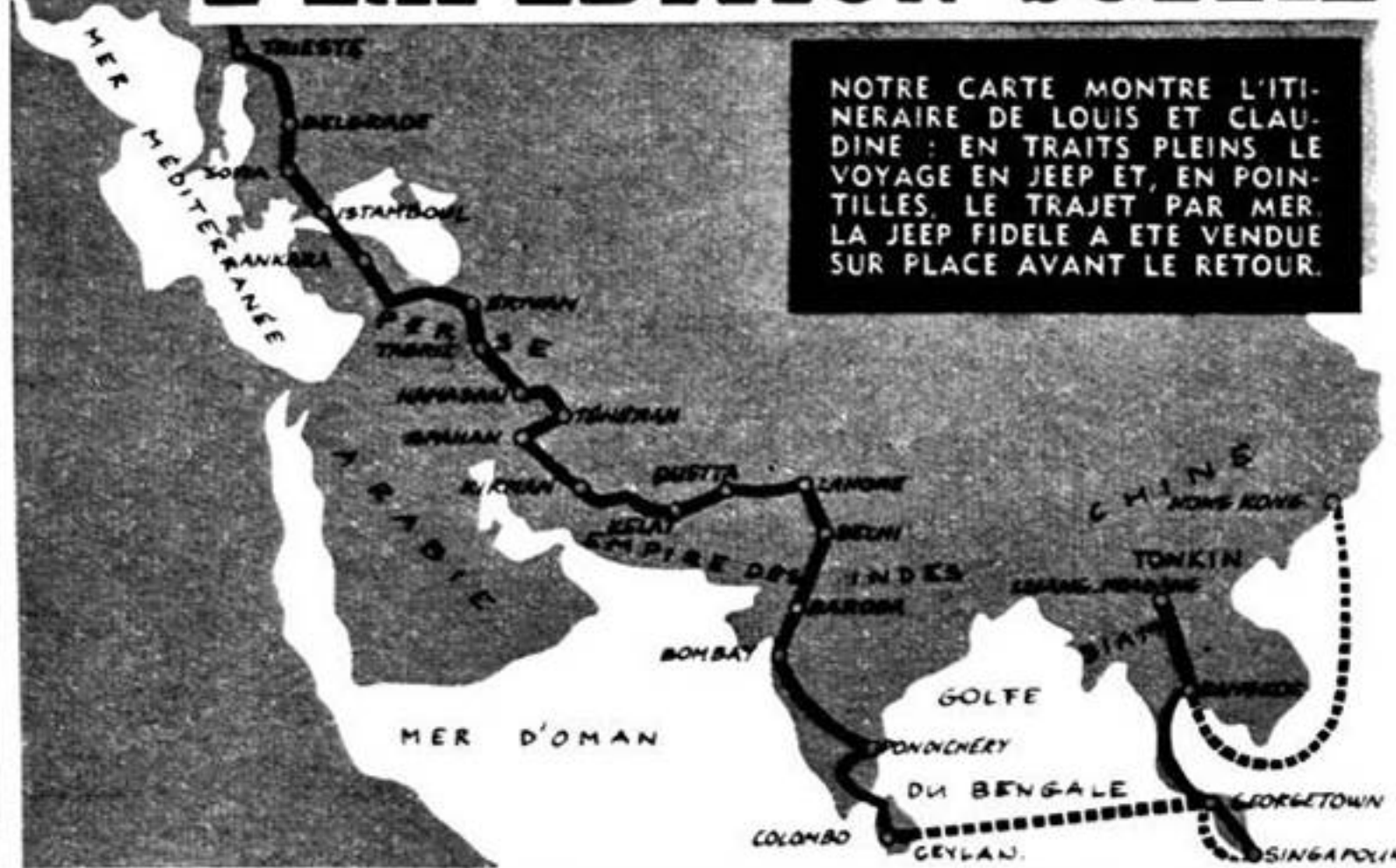


Claudine et Louis Panassié au cours de leur voyage. Si la jeune femme a adopté la tenue et les occupations de ses sœurs chinoises, Louis, pour sa part, est résolument occidental.



Quand la Land-Rover s'embourbait, il fallait enlever la glaise à la main, afin de redémarrer.

L'EXPÉDITION SOLEIL LEVANT : un voyage



NOTRE CARTE MONTRE L'ITINÉRAIRE DE LOUIS ET CLAUDINE : EN TRAITS PLEINS LE VOYAGE EN JEEP ET, EN POINTILLES, LE TRAJET PAR MER. LA JEEP FIDÈLE A ÉTÉ VENDUE SUR PLACE AVANT LE RETOUR.

CEST un jeune ménage bien sympathique qui est venu nous rendre visite, au retour de son voyage de noces. Louis Panassié, un grand garçon blond, a vingt-six ans, et son épouse Claudine, est une brune de vingt ans à peine.

Louis Panassié est le fils d'Hugues Panassié, le critique de jazz mondialement connu. Engagé à dix-sept ans dans les fusiliers marins, puis versé dans les commandos, puis homme-grenouille, il partit, seul, le 25 juillet 1956, sur une grosse moto avec sidecar, pour effectuer le tour complet de l'Afrique d'où il rapporta, sept mois après, un film en couleurs et le rapport de 500 conférences.

Et puis, le destin, un jour, conduisit à la piscine de Montauban, où il se baignait, une jeune fille de quinze ans, Claudine. Elle rêvait elle aussi d'horizons inconnus. Ils se revirent et il l'épousa le jour même de ses dix-sept ans. Bien sûr, ils avaient décidé de faire, comme voyage de noces, une expédition lointaine, matière à de nouvelles conférences.

La préparation de leur projet, qu'ils baptisèrent « Soleil

TORNADE SUR LA HAUTE-GARONNE une main géante aspirait la terre vers le ciel

BIEN qu'il ait été rapide, le cyclone qui s'est abattu l'autre jour sur les communes de Garac et de Bellegarde-Sainte-Marie, à la limite des départements du Gers et de la Haute-Garonne, fut d'une grande violence.

En quelques secondes, le vent soufflant à 150 kilomètres-heure ravagea les cultures sur les coteaux. Des trombes d'eau et de grêle s'abattirent sur les vallées. Un immense champignon de sable et de terre monta vers le ciel. En un instant, huit fermes furent détruites, comme par une main géante ; devant l'une d'elles, un visiteur avait laissé sa voiture : il la retrouva perchée à dix mètres de hauteur, dans les branches d'un arbre !

Ce phénomène brutal qui, par miracle, n'a pas fait de victimes, est une petite tornade, comme il s'en produit peu en France, mais beaucoup plus fréquemment aux Etats-Unis, ou dans les pays

chauds. Les météorologistes français appellent cela une trombe.

Une tornade est formée d'un tourbillon d'air, tournant à très grande vitesse, et qui produit une formidable aspiration, entraînant vers le haut tout ce qui se trouve sur le sol. La trombe, qui se déplace parfois très vite, suce ainsi tout ce qui existe à son pied, comme un gigantesque aspirateur.

Le 23 mars 1952, l'une de ces tornades ravagea la vallée du Mississippi, aux Etats-Unis. Six tubes d'air vacillants, avançant comme des hommes ivres, avec un bruit comparable à celui de mille trains, dévastèrent la région, tuant 250 habitants, en blessant 2 000 autres. L'un des tourbillons happa un agent de police parti donner l'alerte : sa voiture, soulevée à 200 mètres de haut, retomba près d'un kilomètre plus loin. Animaux, toits des maisons, furent emportés comme fétus de paille.

Les tourbillons créés par ces tornades sont, en général, larges d'une dizaine de mètres. Mais ils peuvent atteindre jusqu'à 400 mètres de diamètre. Ils se déplacent plus vite qu'un cheval au galop. Le plus souvent, le phénomène ne dure que quelques secondes. Mais on en a vu se prolonger pendant trois heures, et parcourir 500 kilomètres.

IL PLEUT DES GRENOUILLES

Ces tornades peuvent soulever des trombes d'eau lorsqu'elles se produisent au-dessus de la mer. Au-dessus de la terre, les trombes emmènent parfois très haut des poussières ou d'autres objets. C'est à la suite d'un semblable phénomène que l'on observe des pluies de cendres ou de sable, ou ces étranges « pluies de grenouilles » qui provoquent autrefois la stupeur, et qui étonnent encore les spectateurs lorsqu'ils se produisent.

C'est surtout aux Etats-Unis, où il arrive que 1 000 tornades s'abattent chaque année, tuant en moyenne plus de 200 personnes, et provoquant pour des dizaines de millions de dégâts, qu'a été développé un système de détection et d'alerte. Les météorologistes ont placé des stations automatiques, un peu partout dans les régions propices à la formation de tornades. Ces stations décèlent les variations brusques de pression, et la rencontre brutale de courants d'air froids et chauds, particulièrement favorable à l'écllosion des trombes.

Des avions, spécialement équipés, volent au-dessus des zones menacées, pour observer également les conditions propices à la naissance des cataclysmes (voir « Pilote » n° 28).

Les météorologistes s'efforcent actuellement de mieux comprendre les tornades. Mais ils ont rarement la chance d'en observer une de près. C'est pourtant ce qu'eut l'occasion de faire un jeune fermier du Kansas, nommé Will Keller, le 22 juin 1928. Son observation, presque unique, est célèbre. Il vit passer au-dessus de lui une trombe, dont l'extrémité en forme d'entonnoir passa juste au-dessus de sa tête.

— Une odeur de gaz s'en dégageait, raconte-t-il. J'avais peine à respirer. Je jetai pourtant un regard à l'intérieur. Le centre était presque vide ; les parois étaient faites de nuages sombres tourbillonnant à une vitesse folle. Des éclairs éclairaient sans cesse d'un bord à l'autre, au milieu de tourbillons sauvages, qui s'emmêlaient dans un épouvantable bruit de tonnerre.

Quelques secondes plus tard, la tornade détruisit la maison du voisin de Will Keller. Il vit les débris de la grange et de la ferme s'envoler vers le ciel, littéralement avalés par le monstre.

Robert CLARKE.

UNE ENQUÊTE DE **Pilote**



Parfois, pour traverser un gué, on faisait appel aux populations locales. Ici, au Bérouthistan, la mousson a bien failli arrêter la vaillante jeep. Mais, une fois de plus, on s'en est sorti.

de noces de 50 000 km en jeep

Levant » et qui devait les conduire de Paris à Saïgon, dura deux ans. Pour trouver les 3 millions nécessaires au financement, ils sillonnèrent la France en projetant un peu partout le premier film de Louis.

Enfin, le 8 août 1959, ils partaient de Paris, emportant 700 kilos de bagages, dans la Land Rover, un réservoir de 50 litres d'eau potable, un réservoir d'essence supplémentaire et deux jerricans leur assurant une autonomie de 1 000 km.

De cette longue expédition, qui leur a permis de traverser 12 pays, sans compter la zone de Hong-Kong, en 30 000 km de voiture, plus 20 000 de bateau, notamment de Colombo à Singapour, ils sont rentrés le 27 avril, par bateau.

Ils rapportent des souvenirs ; les uns fâcheux comme leurs 15 crevaisons, leurs incidents de voiture et, plus encore, les tracasseries douanières et paperassières.

Mais les ennuis sont mineurs par rapport aux bons côtés du voyage : ils ont été partout admirablement accueillis, ils ont su faire face victorieusement à toutes les difficultés, comme Claudine le racontera elle-même très prochainement à vos sœurs et à vos mamans dans notre grand confrère « Elle », et aussi, ils ont rapporté des documents extraordinaires.

La semaine prochaine, « Pilote » vous présentera, en exclusivité pour la presse des jeunes, le plus extraordinaire reportage réalisé par Louis et Claudine : « Les éléphants du Siam, arracheurs de thé. »

Par vous-mêmes, vous pourrez ainsi juger, avant la sortie publique de leur film, en octobre prochain, de l'incomparable valeur documentaire de ce périple.

Et, bien entendu, sans attendre leurs noces d'argent, ils vont repartir l'année prochaine. Pour où ? Probablement pour l'Amérique du Sud...

Pilote

AUX CARREFOURS DES RÊVES

UNE BOUTEILLE A LA MER... UN VŒU EXAUCÉ

LA semaine dernière, M. Morel, un restaurateur des Baux-de-Provence, découvrait, en se promenant sur la plage de Port-Saint-du-Rhône, une bouteille cachetée rejetée par la mer. Par curiosité, il l'ouvrit. Elle contenait un message en italien qui disait ceci :

— Je suis un petit garçon de dix ans, je désire avoir un canot de caoutchouc. L'adresse est : Parodi Lino, Via Prati, Riva Ligure, Province d'Imperia. »

M. Morel ignorait depuis combien de temps le message dérivait dans la Méditerranée. Peut-être Lino était-il maintenant marié et père de famille ? Néanmoins, il écrivit à l'adresse indiquée pour signaler sa trouvaille.

En fait, Lino avait lancé son ultime appel il y a deux mois seulement. Né dans une famille pauvre, il rêvait depuis toujours de ce canot qui lui permettrait d'aller à la pêche en mer et, même, de pratiquer la pêche sous-marine. Il avait espéré l'avoir pour sa communion privée, mais son père, modeste fleuriste, ne pouvait envisager cette dépense. La bouteille avec sa lettre écrite d'une plume malhabile, c'était donc, pour Li-

no, son dernier espoir, la lettre au Père-Noël, à l'oncle d'Amérique.

Bien sûr, il ne comprend pas le français. Quand le facteur lui apporta la première lettre de sa vie, cette réponse de M. Morel, il ne sut la traduire. Mais il comprit tout de suite que la providence l'avait écouté et un de ses oncles qui parle notre langue s'est chargé de le lui confirmer. Et Lino ne se tient plus de joie. Il a abandonné la pêche à la ligne, son unique distraction, pour annoncer à tout le village la grande nouvelle : il va avoir son canot. En effet, grâce au plus prestigieux des navigateurs, à l'un des Parrains du Carnet de Bord de « Pilote », à Alain Bombard, le vœu va être exaucé. La société l'Angevinière, qui fabrique les canots de sauvetage conçus par le navigateur solitaire a, sur la demande de ce dernier, promis de jouer les Père-Noël.

Bientôt, Lino, qui ne veut pas devenir fleuriste comme son papa, mais espère fermement être un jour marin, va pouvoir s'entraîner. Le petit Italien devra à la gentillesse des Français de réaliser pleinement sa vocation. « Pilote » est fier que l'un de ses parrains ait consenti à être l'instrument de cette providentielle solidarité.

Pilote S'INTERROGE

le massacre d'Aix-les-Bains rouvre le débat

FAUT-IL MOURIR POUR UNE MÉCANIQUE ?

L'accident survenu, il y a une dizaine de jours, à Aix-les-Bains, alors que venait de commencer le Grand Prix « Juniors », a rappelé au monde la catastrophe des « 24 Heures du Mans 1955 », où 90 personnes avaient trouvé la mort.

Les circuits du monde entier ont fait, depuis 10 ans, 150 victimes, et de nombreuses voix s'élèvent, une fois de plus, contre les courses meurtrières.

Franck-Dominique, spécialiste de l'automobile et coureur lui-même, vous donne ici son point de vue sur cette question d'une brûlante actualité.

LE 22 mai, se déroulait le Grand Prix « Juniors » d'Aix-les-Bains. Vous connaissez la tragédie. Une passerelle branlante, surchargée par plus de 50 personnes, malgré les avertissements du speaker, notre ami Georges Fraichard, et qui s'effondra subitement, cassée net en son milieu, devant les roues de l'excellent pilote britannique Chris Threefall : 9 morts dont Chris, 35 blessés et, immédiatement, des gens, sans doute de bonne foi, qui repoussent l'éternelle question : « Pourquoi ne pas interdire ces courses meurtrières et qui ne servent à rien ? »

Tout d'abord, il convient de bien préciser, ainsi que nous l'ont fait Jean Lucas, directeur de la course, et Georges Fraichard, que cet accident n'a strictement rien à voir avec la course elle-même :

« Si cette passerelle avait été au-dessus d'une route ordinaire, ou même au-dessus d'un concours de pêche, cela aurait été exactement la même chose, nous dit Lucas. Je n'ai arrêté la course que pour des raisons normales de pudeur vis-à-vis des morts, des blessés et des pilotes anglais. »

LA COURSE EST UN BANC D'ESSAI

Après cette mise au point, voyons la question de la course elle-même.

Si l'on ne discute plus les progrès que font faire à l'automobile les grands rallies, au cours desquels on essaye de nouveaux accessoires, il n'en est pas de même pour la course de vitesse pure, et le grand argument de ses adversaires est : « Voyez nos constructeurs : ils s'en désintéressent, et ne s'en portent pas plus mal ! »

A vrai dire, si : ils y perdent, et tout le pays avec eux, car c'est toute la France qui gagnait du prestige auprès des foules sportives lorsqu'une voiture bleue arrachait la victoire aux bolides rouges, verts ou argent, et que son pilote faisait jouer « la Marseillaise »... Jamais je n'oublierai cette « Marseillaise » saluée par 150 000 Allemands, en 1954 ou 1955, lorsque Jean Behra, sur sa petite Gordini, tint la dragée haute à la meute multicolore et sur-

Aix-les-Bains, 22 mai : ci-contre, à gauche, au volant de son Elva blanche, Chris Threefall va prendre le départ ; il vit ses cinq dernières minutes. La passerelle va s'effondrer et le tuer, avec huit autres personnes (ci-dessous).



Trintignant, vainqueur du Grand Prix de Paris, pleure son ami Harry Schell mort à Silverstone où il se trouvait lui aussi.

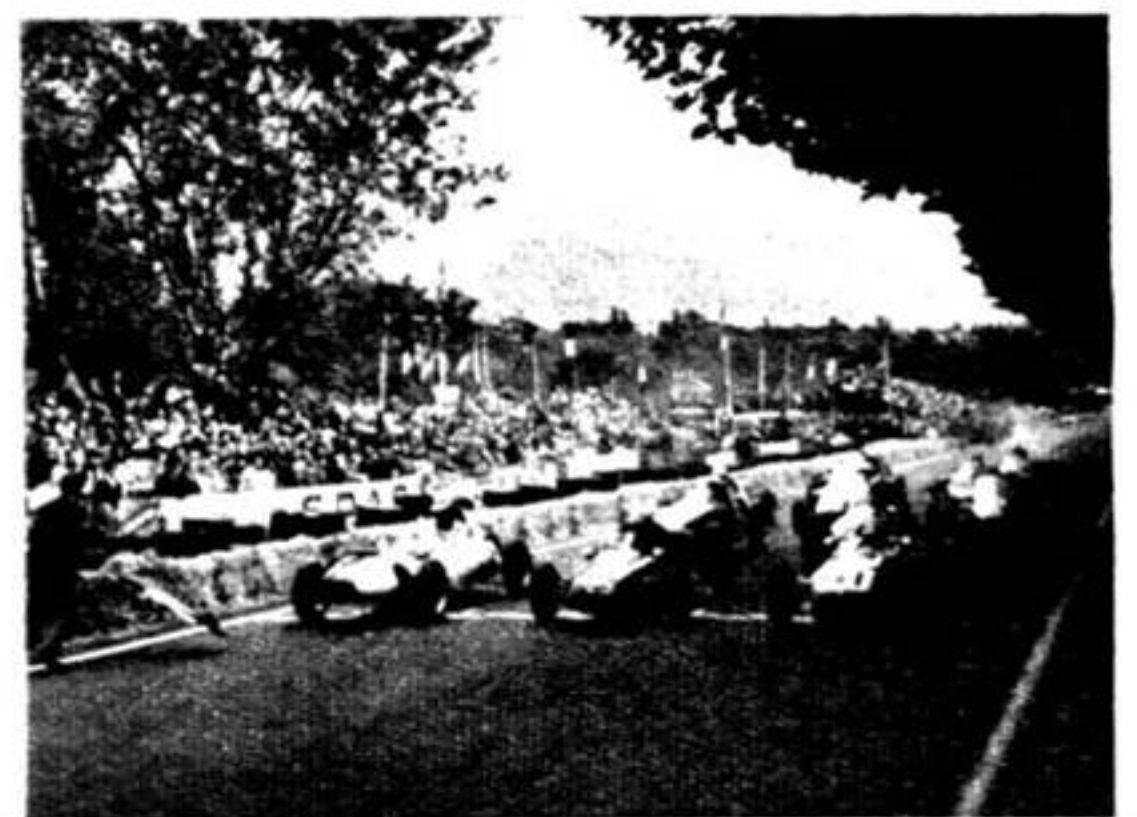
tout argent, couleur des Allemands. Maintenant, nous n'avons plus qu'un pilote, Maurice Trintignant, et qu'une marque, « D.B. », mais il nous reste les plus beaux circuits du monde. Et l'on voudrait les fermer d'un trait de plume, alors qu'on nous les envie comme un inestimable capital, tant sur le plan sportif que touristique et de prestige ?

Et quant à dire que la course ne sert à rien sur le plan technique, comment expliquer alors que les voitures courantes adoptent des perfectionnements qui ont été essayés en courses, par exemple les freins à disques des Citroën, les boîtes 4 et 5 vitesses des Dauphine, le ventilateur débrayable des Peugeot, les moteurs des Panhard, etc. ?

UNE ÉCOLE D'HOMMES

Puis il y a aussi le problème humain : notre époque moderne ne donne pas si souvent l'occasion à de jeunes hommes de se mesurer pacifiquement, dangereusement, en calculant leurs risques après les avoir acceptés, en dominant leur peur et en vivant intensément dans une lutte ardente et passionnée... Combien de jeunes sont prêts à tous les sacrifices pour devenir pilotes de courses, pour entrer dans cette magnifique école d'hommes ! Et vous voulez les en empêcher ? Leur enlever le casque et les gants pour leur donner le bonnet et les manches de lustrine ? Non, nous sommes au siècle de la vitesse, et rien n'empêchera des hommes de s'en griser, et des foules de les suivre passionnément, en les enviant secrètement et en acceptant le risque d'être mêlés à leur lutte...

FRANCK-DOMINIQUE.



Lino Parodi pose pour la photo de communion. Il rêve déjà à ce canot de caoutchouc qu'il obtiendra finalement de la façon la plus inattendue.



Le DÉMON

LES BAGAGES D'ERIC ONT ÉTÉ RAPIDEMENT TRANSBORDÉS SUR LA BARQUE DE PÊCHE ET QUELQUES INSTANTS PLUS TARD...



BIENTÔT, LE "FAUCON NOIR" EST HORS DE VUE. UNE NAVIGATION MONOTONE ET SANS HISTOIRE COMMENCE ALORS POUR ERIC. ET, AU BOUT DE TROIS JOURS...



EN EFFET, QUELQUES HEURES PLUS TARD A' KINGSTON...



DEUX PASSAGES POUR LONDRES!... TRÈS BIEN, MAIS... JE SUIS OBLIGÉ DE VOUS PRÉVENIR. VOUS VOYAGEZ A VOS RISQUES ET PÉRILS A CAUSE DE CET ODIEUX BARBE-ROUGE!...



EST-IL DONC SI TERRIBLE? C'EST UN MONSTRE!... SES PIRATES, JADIS, ONT MASSACRÉ MES MAÎTRES!... J'AVAIS UN VAISSEAU POUR TOUTE FORTUNE, BARBE-ROUGE L'A COULÉ APRÈS L'AVOIR PILLÉ!...



?!?!... TOI Y EN AVOIR L'AIR TRISTE, MAT- TRE ? QUOI TOI AVOIR ?...



BIEN SÛR, IL A SOUFFERT DE TERRIBLES INJUS- TICES AUTREFOIS MAIS IL SE VENGE INDIFFÉ- REMMENT SUR LES INNOCENTS ET LES COUPA- BLES... LA PLUPART DES MALHEUREUX QU'IL A TUÉS, BLESSÉS OU DÉPOUVILLÉS NE L'AVAIENT RIEN FAIT.



JE SUIS HEUREUX DE PARTIR POUR LONDRES, BABA! HEUREUX DE QUITTER CETTE VIE D'AVEN- TURES DONT JE NE VOYAIS QUE L'ASPECT GRI- SANT ET QUI, MAINTENANT, ME FAIT HORREUR. ET... ET IL FAUT QUE JE TE CONFIE LA DÉCISION QUE JE VIENS DE PRENDRE...



JE... JE CROIS QUE JE NE REVERRAI JAMAIS PLUS, MON PÈRE!... JE NE REVIENDRAI PAS ICI!... A PRÉSENT, JE NE POURRAI PLUS RECOMMEN- CER A' ÉCUMER LES MERS, SANS FOI NI LOI!... MAIS TOI, TU ES LIBRE, BABA!...



JE NE VEUX PAS T'ENTRAÎNER AVEC MOI! DANS CETTE AVEN- TURE!... TU PEUX RETOURNER REJOINDRE MON PÈRE SI TU VEUX....



TOI, MON MAT- TRE!... MOI, REG- TER TOUJOURS AVEC TOI!...



MERCI, BABA! TUES UN BRAVE COEUR!... HUMM!... NOTRE VIE N'AURA PEUT-ÊTRE RIEN DE BIEN GAÏ, TU SAIS!... JE VAIS TÂCHER DE DEVENIR OFFICIER DE MARINE PUIS D'OBTENIR UN EN- RÔLEMENT SUR UN VAISSEAU DE COMMERCE!...



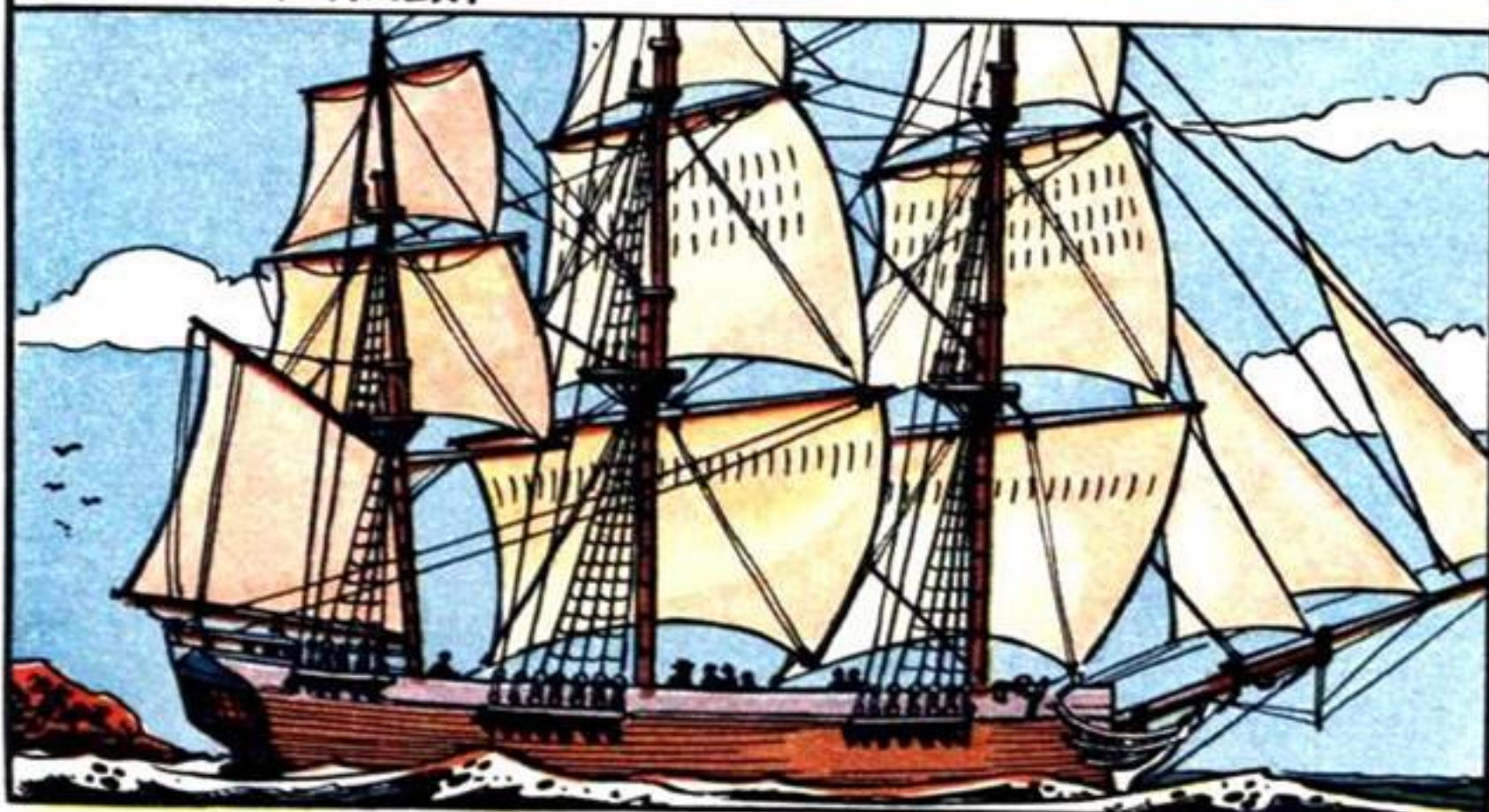
des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

TEXTE: J.M. CHARLIER

RESUME. — Eric a pris conscience de l'horreur de la vie de pirate qu'il menait avec son père adoptif, le terrible Barbe-Rouge. Il a obtenu la permission d'aller achever ses études à Londres.

UNE SEMAINE PLUS TARD, ÉRIC ET BABA S'EMBARQUENT POUR LONDRES ET L'INTERMINABLE TRAVERSÉE COMMENCE... MATELOTS ET PASSAGERS, TENAILLÉS PAR LA PEUR, NE CESSENT DE SCRUTER ANXIÉSEMENT LA MER.



TOUS CES PAUVRES GENS VIVENT DANS LA TERREUR DE VOIR SURGIR SOUDAIN LE "FAUCON NOIR"... JE VOUDRAIS POUVOIR LES RASSURER, LEUR AFFIRMER QUE ME SACHANT SÛREMENT À BORD, GRÂCE À SES ESPIONS, MON PÈRE N'ATTAQUERA PAS CE VAISSEAU.

IL PARAÎT QUE BARBE-ROUGE A ATTAQUÉ LE GALION "SAO PAULO" ET L'A BRÛLÉ APRÈS AVOIR MASSACRÉ TOUT L'ÉQUIPAGE...

DIEU NOUS PROTÈGE DE CE FLÉAU!



ENFIN, LES DERNIÈRES ÎLES AMÉRICAINES SE SONT EFFACÉES DERRIÈRE L'HORIZON, DÉLIVRANT TOUS LES OCCUPANTS DU VAISSEAU D'ÉRIC DE LEUR OBSEDANT CAUCHEMAR... PUIS CE SONT DE LONGUES SEMAINES ENTRE LE CIEL ET L'EAU...



ENFIN SOUS UN CIEL GRIS ET PLUVIEUX, DES CÔTES ABRUPTES APPARAÎSSENT... L'ANGLETERRE!... ET, APRÈS AVOIR REMONTÉ LE COURS DE LA TAMISE, GROUILLANTE D'ACTIVITÉ, LE NAVIRE S'EN VIENT JETER L'ANCRE DANS LE PORT DE LONDRES.

BRRR!... QU'IL FAIT FROID!... MAIS JE NE REGRETTE PAS NOTRE CIEL BLEU DES ANTILLES, BABA!... CETTE VILLE SEMBLE IMMENSE ET PASSIONNANTE!...

VOULEZ-VOUS M'EXCUSER, MY LORD... ÊTES-VOUS BIEN LE VICOMTE DE SAO-MARTIN!...



D. 51A



?!... VOUS ME CONNAÎSSEZ ?!

LE GRAND MAÎTRE DE L'ACADÉMIE ROYALE DE MARINE A REÇU DU VICE-ROI DU BRÉSIL UNE LETTRE DE CHAUDE RECOMMANDATION À VOTRE ÉGARD, NOUS ANNONÇANT VOTRE ARRIVÉE ET VOTRE DESIR D'ENTRER DANS NOTRE ÉCOLE...



ÇA, C'EST ENCORE UN COUP DE MON PÈRE!...

N'ENTRE PAS QUI VEUT À L'ACADÉMIE NAVALE... MAIS ÉTANT DONNÉ LE RESPECT D'À VOS TRÈS HAUTS PROTECTEURS, NOTRE GRAND MAÎTRE VOUS Y ACCÈPTE SANS EXAMEN ET M'ENVOIE VOUS ACCUEILLIR!...



UNE DEMI-HEURE PLUS TARD...

VOICI L'ACADÉMIE!... LE GRAND MAÎTRE VOUS ATTEND!...

POURVU QUE TOUT SE PASSE BIEN!...



BOYEZ LE BIENVENU À NOTRE ÉCOLE, JEUNE HOMME!... GUNNINGHAM VA VOUS PRÉSENTER À VOS CONDÉPILÉS...

S'IL SAVAIT QU'IL ACCUEILLE LE FILS D'UN PIRATE SUR LA FOI DE FAUSSES LETTRES DE RECOMMANDATION...

MILLE GRÂCES VOTRE SEIGNEURIE!...



PEU APRÈS...

GENTLEMEN, JE VOUS PRÉSENTE UN NOUVEL ÉLÈVE... JOAO DE SAO MARTIN Y MARQUES...

VIELLE FAMILLE DE MARINS PORTUGAIS, SANS DOUTE!...

VOS ANCÊTRES ONT-ILS SERVI À LA MER, MONSIEUR?...

MON PÈRE Y A CONQUIS SON NOM ET SA FORTUNE À LA POINTE DU SABRE, MONSIEUR!...

D. 51B



Ce garudi, coiffé du classique turban, tient sous son entière domination le cobra dont les écailles sont encore distendues.

Il existe aux Indes des écoles où les apprentis charmeurs s'initient aux secrets du métier. On les voit ici secouer desalebasses pleines de cailloux devant des « professionnels » tiennent en respect avec des baguettes.

MYSTIFICATEUR OU SORCIER ?

RAKHAL DAS SAHNI LE CHARMEUR DE SERPENTS

QUICONQUE se rend, pour la première fois, aux Indes, sait à l'avance qu'il y verra entre autres deux spectacles curieux et bien caractéristiques de ce pays encore étrange et mystérieux. Il les découvrira dans les ruelles

grouillantes de vie, aux carrefours, sur les places publiques, aux abords des temples. Ce sont les fakirs, statues immobiles, plongées dans l'extase, et les charmeurs de serpents qui quémantent quelques menues piécettes en faisant danser au-dessus de leurs

corbeilles en paille de riz leurs pensionnaires aux corps souples, les *cobras capellos* que l'on appelle communément *najas*, ou serpents à lunettes.

J'ai découvert Rakhal das Sahni sur une place publique, à Bombay. Il était assis en tailleur, dans un coin d'ombre, devant plusieurs paniers où grouillaient des reptiles. Lorsqu'il y eut autour de lui suffisamment de curieux, il sortit, d'une de ses poches, une petite flûte en terre cuite dont il tira des sons plaintifs, semblables à ceux du biniou.

Alors, de la corbeille la plus proche, un serpent émergea; il se dressa lentement, avec majesté, puis s'agita, déploya ses ailerons, s'irrita et souffla plutôt qu'il ne siffla, dardant, de temps à autre, sa langue effilée. Par instants, il se jetait de côté, comme pour mordre son maître. Rakhal das Sahni ne le quittait pas des yeux, le regardait avec intensité. Au bout d'une dizaine de minutes, le naja se calma. Il se mit à se balancer, comme s'il était sensible à la cadence lente et monotone de la musique. Peu à peu, ainsi, il fut amené à un certain état de somnolence. Les yeux qui fixaient le jongleur comme pour le surprendre étaient, en quelque sorte, hypnotisés par le regard de l'homme. Alors, le charmeur s'approcha lentement du cobra, sans cesser de jouer sa désespérante mélodie et posa sur le front du reptile, tout d'abord sa tête, puis sa langue. L'assistance, pourtant habituée à un tel spectacle, s'émerveillait et les piécettes tombaient sur le sol. Brusquement, le serpent se réveilla et Rakhal das Sahni n'eut que le temps de se rejeter en arrière.

Quelques instants plus tard, après avoir ramassé ses offrandes, Rakhal das Sahni allait s'éloigner lorsque je le rejoignis. Je réussis à m'en faire un ami et il voulut bien me parler un peu de son métier.

LE MÉTIER D'UNE CASTE

L'Inde est, par excellence, la patrie des charmeurs de serpents. On les appelle les *psylles*, ou plus exactement les *garudis*, et ils se recrutent généralement chez les Tuhwallahs du Bengale. Ceux-ci, comme mon nouvel ami, sont vêtus de jaune et coiffés d'un large turban.

Le *cobra capello* a un corps couvert d'écailles inégales, qui peuvent se dilater considérablement dans la région du cou, où les écailles sont espacées, distinctes et très grandes. Il est jaune, marbré de plaques noires. Entre ses yeux, des lignes gris rose dessinent une paire de lunettes qui deviennent très visibles lorsque le serpent se gonfle, sous le coup de la colère.

— Nous nous transmettons nos secrets

de père en fils et cela depuis des générations, me confia Rakhal das Sahni. Et nous les gardons jalousement.

Mon nouvel ami accepta cependant de me confier les principaux secrets de son dangereux métier.

LES SECRETS DES GARUDIS

Les charmeurs de serpents possèdent quelques trucs. Certains opèrent sans danger et mystifient ainsi leur public. Les serpents ont été rendus inoffensifs : on leur a enlevé leurs crochets venimeux. D'autres se servent de serpents non venimeux qui ressemblent aux autres comme des frères, mais qui n'ont de redoutable que leur nom scientifique : *macropisthodon rhodomelas*.

Mais ces subterfuges sont assez rares. Il y a, chez la plupart des *garudis*, une sorte de conscience professionnelle, qui interdit de recourir à de tels procédés. Les charmeurs de serpents sérieux utilisent donc, pour leurs tours, de vrais najas venimeux portant toujours leurs dangereux crochets. Certains de ces bateleurs — c'est le cas de Rakhal das Sahni — savent se faire vacciner au préalable en se faisant mordre volontairement par de jeunes serpents. Ils endurent, ainsi, pendant plusieurs jours, une véritable torture.

Un autre truc des charmeurs consiste à utiliser la petite flûte pour en asséner un coup sec sur la tête du serpent, ce qui suffit à le rendre inconscient et par conséquent inoffensif pendant un certain temps. Ce serait là d'ailleurs la seule raison d'être de la flûte, car la musique, paraît-il, ne sert à rien : le serpent est sourd ! Ceci, Rakhal das Sahni ne me l'a pas confié. Je l'ai appris par oui-dire et je me suis bien gardé de le vérifier moi-même.

Rakhal das Sahni m'a déclaré : — Je dois souvent me procurer de nouveaux pensionnaires. De temps à autre, je m'enfonce dans la campagne, je frappe le sol avec une longue baguette, tout en chantonnant. Parfois, je m'immobilise. Je viens de distinguer, dans les herbes, un cobra qui se balance doucement. Alors je le fixe intensément du regard. Je m'avance doucement. Lorsque je suis tout près, ma main s'abat sur sa tête plate et mon pouce appuie en un point précis, créant une sorte de catalepsie. En un tournemain, le reptile est muselé, par un lien qui lui ferme la bouche et s'enroule autour de son cou.

« Si tu le veux, me proposa alors Rakhal das Sahni, demain tu viendras avec moi : je dois renouveler mes réserves... »

Mais j'ai laissé mon ami aller seul. J'ai préféré le croire sur parole.

M. MORRISON.

Concours-Voyage ORANGINA

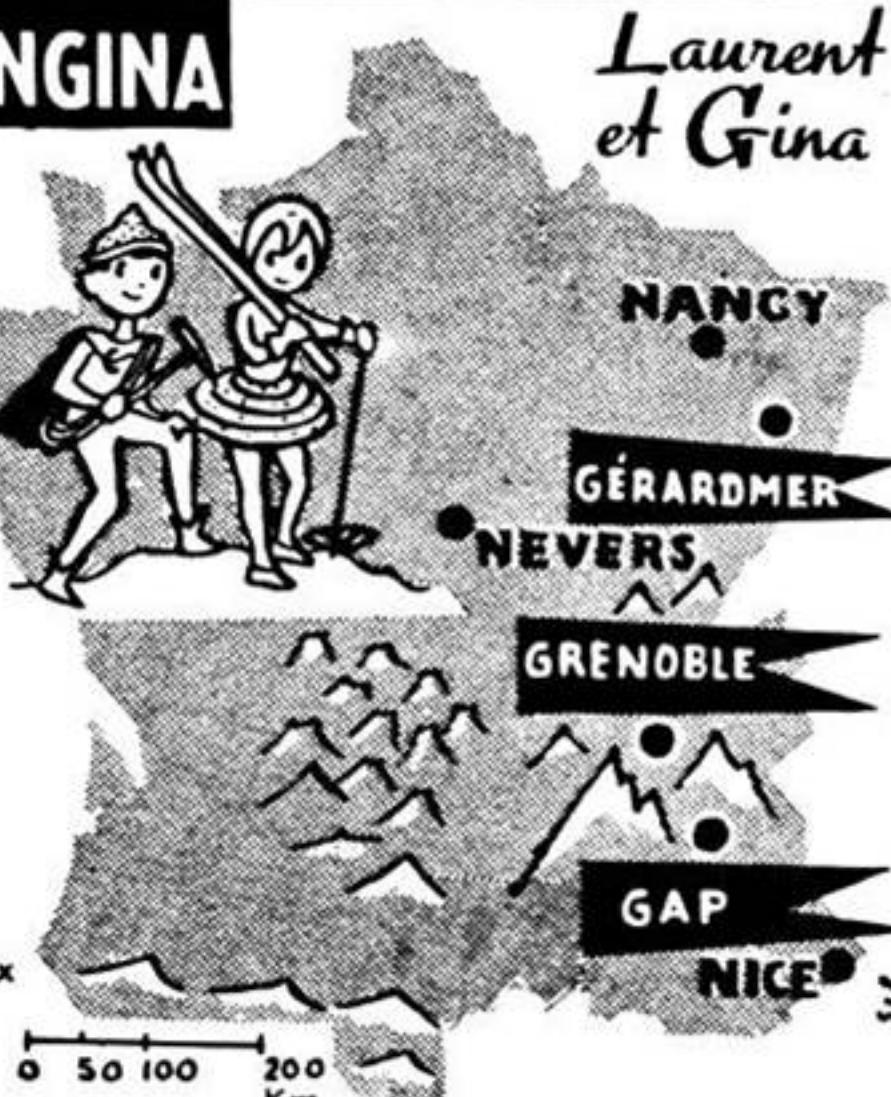
Quelle est la 4^e ETAPE du voyage de

DÉPART : Une des trois villes : NANCY, NEVERS ou NICE ! Longueur (à vol d'oiseau) entre 430 et 460 kms. Passe dans de magnifiques montagnes. Ville d'arrivée (à trouver) : GAP, GÉRARDMER ou GRENOBLE !

Combinez un itinéraire passant par 8 villes dont les premières lettres forment ORANGINA et dessinez Laurent et Gina

Si vous n'avez pas les étapes précédentes, demandez-les à ce journal ou au CONCOURS ORANGINA - 3, rue de Castellano - PARIS (enveloppe timbrée).

Découpez et conservez cette annonce jusqu'à la fin du concours. Et ne manquez pas de boire un délicieux ORANGINA - en conservant la capsule !



mieux
qu'une
colle !

LIMPIDOL

RECOMMANDÉ POUR LES
COLLAGES SUR ALBUMS



Vente : Papetiers - Drogueries - Quincailliers - Bazars



Cliché pris par des savants américains de la Servo-Corporation, sans aucun éclairage. C'est seulement le rayonnement infra-rouge des personnages qui a impressionné la pellicule.

LES INFRAROUGES



par
**LUCIEN
BARNIER**

ont permis à
l'homme de
vaincre la nuit

LA Grande-Bretagne est peut-être à la veille de vivre ses nuits sous le signe de l'« été artificiel ». En tout cas, tel est le désir des ingénieurs de l'Electricité Britannique, qui invitent leurs compatriotes à ranger dans leurs greniers draps, couvertures et édredons, puis à remplacer ce « vieil attirail » par un appareil miraculeux capable de créer le climat enchanteur des plages ensoleillées. Alors, chaque sujet de Sa Majesté se voit recouvert d'un diaphane vêtement de nuit et jouissant de la douceur d'une brise méditerranéenne. Mais quel est donc cet appareil miraculeux, si instamment recommandé par la très sérieuse « Electricité Britannique » ? Tout simplement un émetteur d'infrarouges !

VOUS ÉMETTEZ DES INFRAROUGES

Eh oui ! voilà encore un mot nouveau qui entre dans notre panoplie quotidienne ; un mot composé, s'il vous plaît, et qui vous a de ces allures savantes ! Il nous harcèle, ce mot conquérant. Les affiches nous vantent les stupéfiants mérites des fours de cuisine à infrarouges. Chez le photographe, on nous assure que la photographie de nuit est désormais possible, grâce... aux infrarouges. Notre médecin nous conseille de protéger nos yeux des infrarouges. Enfin, le speaker de la radio n'oublie jamais de rappeler que les fusées cosmiques se guident dans l'espace à l'aide de leurs détecteurs d'infrarouges. Dernier événement spectaculaire : l'avion américain « U-2 » qui photographie les objectifs stratégiques d'une altitude de 20 000 mètres, en se servant de caméras infrarouges. Vous voyez combien ce mot savant a de succès. J'ajouterai qu'il n'est nullement mystérieux, car les rayons infrarouges sont, en fait, de la chaleur. Le radiateur de chauffage central, le simple poêle à bois ou à charbon, le fer à repasser émettent des rayons infrarouges. Ces rayons ne sont pas visibles à nos yeux, car ils se trouvent juste à la limite de cette bande de couleurs que nos yeux peuvent déceler. Pourtant, il existe des pellicules photographiques qui sont impressionnables par les infrarouges, cette sorte de lumière invisible. Le professeur Jean Lecomte, de la Sorbonne, a réussi de magnifiques photographies dans une pièce complètement obscure, en utilisant la lumière invisible de deux fers à repasser légèrement chauds.

Vous pouvez voir la reproduction de cette photographie ci-dessous. Notre corps émet des infrarouges. Faites cette expérience : prenez un miroir grossissant, celui que votre papa emploie pour se raser. Approchez ce miroir de votre joue ; vous ressentirez une impression de chaleur. Cela, parce que le miroir réfléchit vers votre joue les rayons infrarouges émis par votre visage. Bien sûr, vous êtes un émetteur d'infrarouges relativement faible ; mais on a construit des émetteurs d'infrarouges plus puissants et qui servent à chauffer les appartements, les magasins, à faire cuire les poulets. Ces applications sont désormais banales. Par contre, la photographie aux infrarouges vient d'offrir une solution inattendue aux oculistes pour l'examen de l'intérieur de l'œil. Il est très difficile, sinon impossible, de voir ce qui se passe au fond de l'œil humain. Vous voyez le rond sombre

Buste photographié aux infrarouges par le professeur Lecomte, qui a seulement utilisé comme éclairage deux fers à repasser légèrement chauds.

de la pupille, et c'est à peu près tout. Mais le fond de l'œil n'est somme toute rien d'autre qu'un miroir, comparable au miroir de votre papa, dont nous parlions tout à l'heure ; et il renvoie, lui aussi, des infrarouges. L'oculiste va donc installer son appareil photographique devant l'œil et recevoir sur une pellicule sensible aux infrarouges l'image détaillée du fond de l'œil. Vous voyez que nous tenons là une technique capable de percer bien des secrets.

QUAND LYON ALLUME UNE CIGARETTE, PARIS LA VOIT

Pendant la dernière guerre, les Allemands qui ne pouvaient photographier la côte anglaise souvent noyée dans la brume, eurent l'idée de se servir de caméras à infrarouges. Ils braquèrent des projecteurs à infrarouges et réalisèrent des clichés tellement nets qu'on y voyait les canons des navires ancrés à Portsmouth. Aujourd'hui, les caméras à infrarouges filment, en pleine nuit, des objectifs qui se trouvent à des dizaines de kilomètres de distance. On a mis au point des détecteurs d'infrarouges tellement sensibles qu'installés à Paris, ils pourraient déceler une cigarette allumée à Lyon. Vous vous rappelez l'alunissage de Lunik II ; c'était le 13 septembre 1959. Dans les studios de Radio-Luxembourg, j'ai suivi, seconde par seconde, la dernière étape de cette fusée cosmique qui rencontra la lune à 22 heures 1 minute 4 secondes. A partir de 20 heures 30, je savais que la partie était gagnée, car les savants soviétiques venaient d'annoncer que la fusée avait correctement corrigé son cap. Cela signifiait qu'à un moment, cette fusée avait pu saisir dans l'espace un point de repère et évaluer ainsi la direction de sa route par rapport à ce jalon. Eh bien ! ce jalon c'était la lune, une lune ensoleillée. Or, la lune ensoleillée est un corps chaud, qui est porté à une température de 150° environ. Elle est donc un émetteur d'infrarouges. Vous comprenez l'opération : le détecteur d'infrarouges de la fusée repère ce corps chaud. Il pivote de manière à tenir cet objectif bien dans son axe ; et, en effectuant cette manœuvre, il commande la mise en route de réacteurs auxiliaires qui vont agir sur les gouvernails de direction.

PLUS BESOIN DE PARATONNERRES

Dans l'avenir, les infrarouges seront largement utilisés par les satellites météorologiques. Déjà, un satellite pionnier vient d'être lancé : c'est le « Tiros I », mis au point par les Américains. « Tiros I » a pour mission de mesurer la température des nuages et de reconnaître, parmi ces amas de vapeur d'eau, quel est le nuage qui porte en ses flancs la menace d'un ouragan ou d'un orage de grêle. L'opération est simple. « Tiros I » dirige vers les nuages qui sont au-dessous de lui ses récepteurs infrarouges. Plus les nuages sont chauds et plus les récepteurs infrarouges sont excités. Ces excitations se traduisent par des taches plus ou moins foncées sur des films tournant à cadence régulière. Il suffit de faire dérouler ces films devant un appareil de télévision pour que les stations terrestres reçoivent cet extraordinaire panorama des bancs de nuages. Elles ont alors la possibilité de prévenir ainsi les dégâts. Aujourd'hui, on ne peut que prévenir ; mais dans l'avenir, il sera possible d'agir pour interdire la formation de l'ouragan ou de l'orage. L'homme disposera de puissances telles que d'immenses régions du ciel seront réchauffées par des réacteurs thermonucléaires satellisés, ou encore que des ouragans en formation seront disloqués par de gigantesques déflagrations artificielles.

Avec les bons DESSERTS

Ancel



...des images
tout de suite

...des **CADEAUX**
ensuite



Demandez la
FEUILLE-CADEAUX

à votre fournisseur habituel ou,
à défaut, à ANCEL, en utilisant
le bon ci-dessous.



BON

à découper (ou recopier entièrement) et adresser sous enveloppe affranchie à ANCEL, 30, rue La Fayette à STRASBOURG (Bas-Rhin).

Veillez m'adresser gratuitement les 2 images ZORRO que vous m'offrez dans **Pilote** et tous renseignements sur la collection des images, l'Album ZORRO (avec son Code Secret) et les cadeaux ANCEL. Ci-joint, une enveloppe timbrée à 0,25 NF avec mon Nom et mon Adresse complète.

V de Mandaz 3094

L'ÉPIQUE

Texte de BERNARD LEROY

RESUME. — Sous la présidence du prince Jean, le tournoi d'Ashby se déroule devant une foule nombreuse. Les premières rencontres affirment la supériorité incontestable du Templier Brian de Bois Guilbert et de ses amis.

d'après WALTER SCOTT
Dessins d'ANTONIO PARRAS



À LA TROISIÈME RENCONTRE
TROIS CONCURRENTS SEULE-
MENT SE PRÉSENTÈRENT...



ILS FURENT AUSSI PROMPTEMENT
DÉSARÇONNÉS...



UN TEL RÉSULTAT M'
ATTRISTE. JE ME DEMAN-
DE CE QU'EST DEVENUE
LA GLORIEUSE VERTU DES
SAXONS D'AUTREFOIS?



LA PREMIÈRE JOURNÉE DU TOURNOI TOUCHE À SA FIN...
QU'ON PRÉPARE LE BANQUET,
JE VAIS PASSER À TABLE,
MAIS AUPARAVANT...



... ET PUISQUE AUCUN ADVER-
SAIRE NE SE PRÉSENTE PLUS POUR
COMBATTRE, JE VAIS PROCLAMER
LE VAINQUEUR DE CETTE JOURNÉE



MAIS LA BARRIÈRE DE LA LICE EST OU-
VERTE... UN CHEVALIER QUE L'ON N'
ATTENDAIT PAS APPARAÎT SOUDAIN !...



OH ! REGARDEZ... CE
NOBLE CHEVALIER
S'AVANCE POUR COM-
BATTRE ! QUI EST-CE ?

JE NE LE CONNAIS PAS
MOI NON PLUS, JE NE L'AI
JAMAIS VU !



LE CAVALIER S'EST AVANCÉ JUSQU'À LA TENTE DE BOIS-GUILBERT...
ES-TU EN ÉTAT DE GRÂCE POUR VE-
NIR ICI RISQUER TA VIE CONTRE MOI ?

JE SUIS MIEUX QUE TOI
PRÉPARÉ À LA MORT !



E H BIEN FAIS TON
ADIEU AU SOLEIL, CE
SOIR TU DORMIRAS AU
PARADIS !...

MOI, JE TE CONSEILLE DE
PRENDRE UN CHEVAL FRAIS
ET UNE LANCE NEUVE, TU EN
AURAS BESOIN !



CELUI QUE, FAUTE DE CONNAÎTRE SON NOM, LA FOULE AVAIT BAPTISÉ LE DESDICHADO (LE DÉSHÉRITÉ) FIT TRAVERSER
À RECULENS, TOUTE L'ARÈNE À SON CHEVAL. C'ÉTAIT LÀ UN EXPLOIT EXTRAORDINAIRE QUI SOULEVA LES APPLAU-
DISSEMENTS DE L'ASSISTANCE...



CEPENDANT BOIS-GUILBERT S'EST ÉQUIPÉ, METTANT À PRO-
FIT LES CONSEILS DU DESHÉRITÉ...



CET HOMME M'IMPRESSIONNE
QUI PEUT-IL ÊTRE ? JE DONNERAIS
BIEN MA PART DE PARADIS POUR
LE SAVOIR !

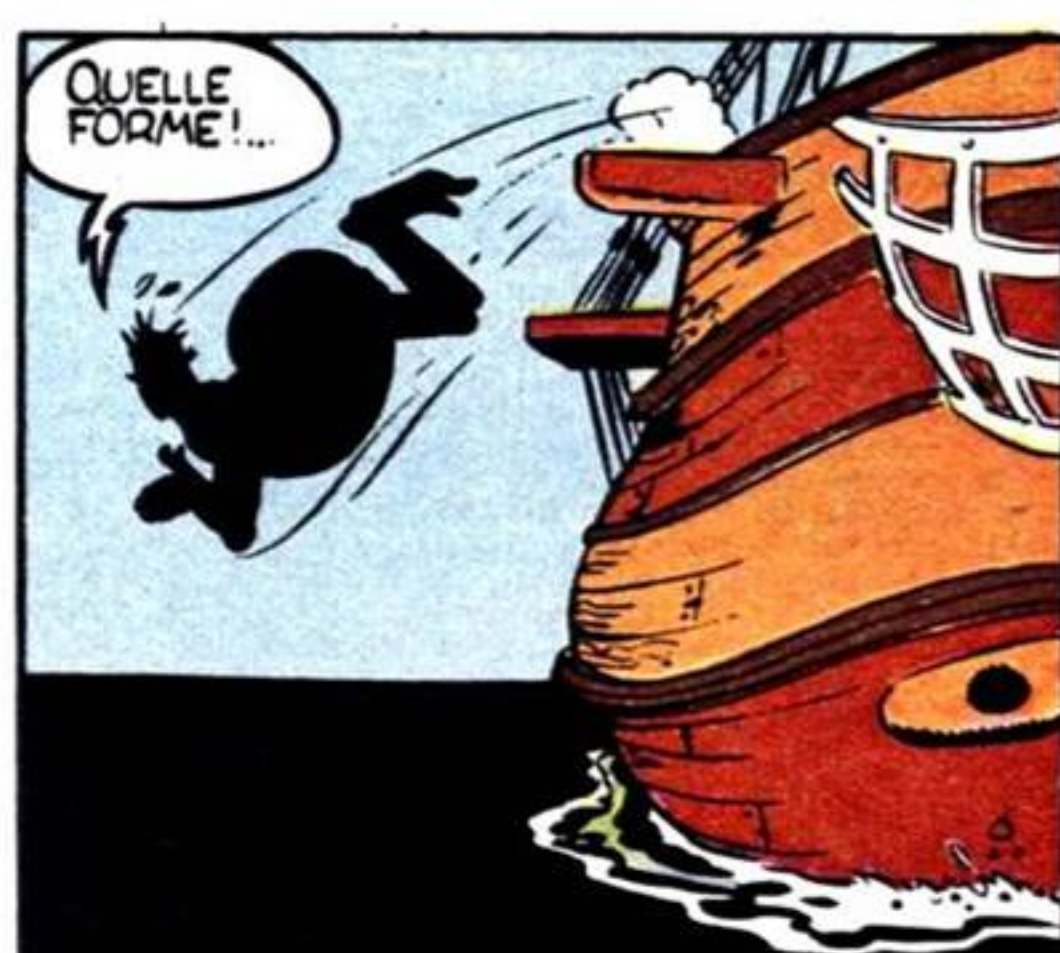
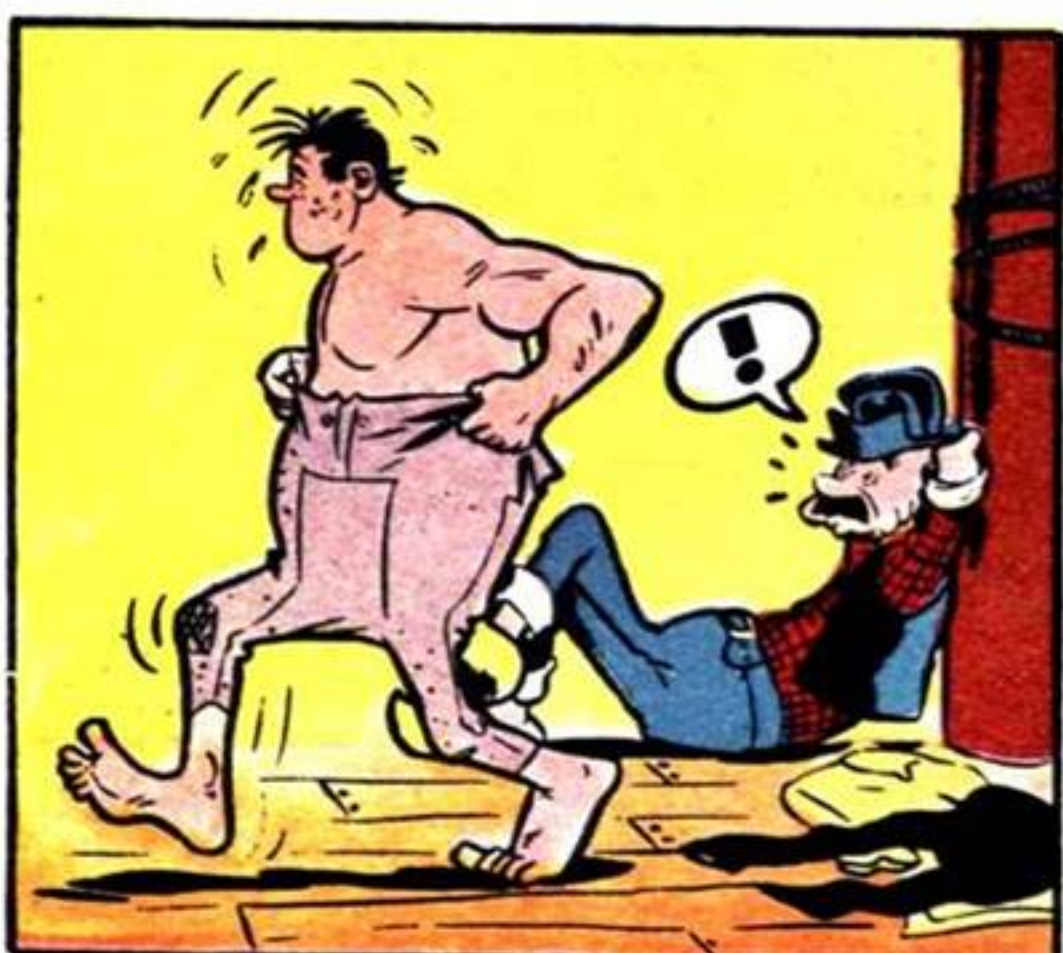


ALORS, RETENTIT LE SIGNAL DE LA TROMPETTE
ANNONÇANT LE DÉBUT DE LA RENCONTRE...

Jehan Soupolet

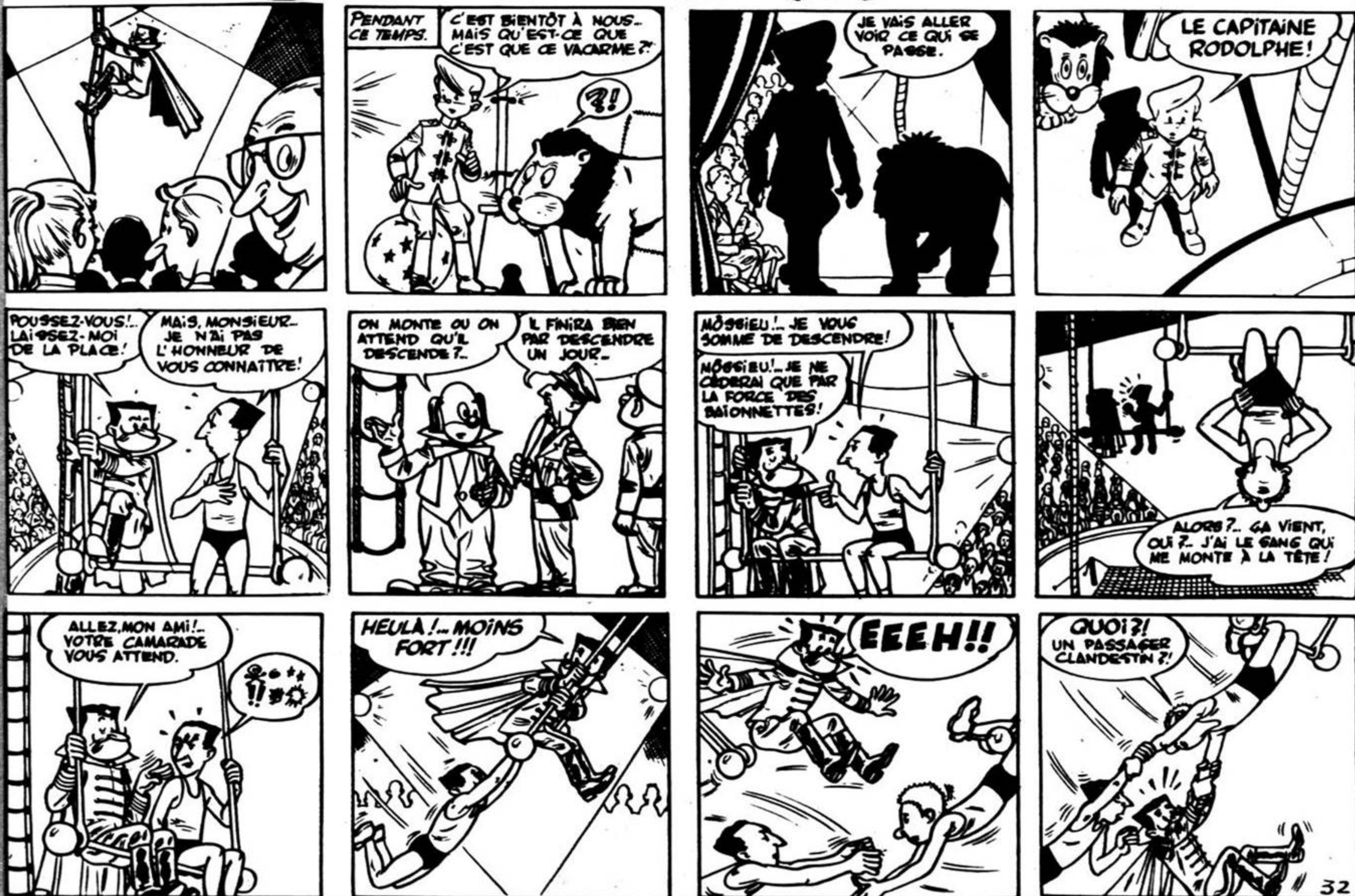
LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — Nos amis font leur apprentissage de marins, sous la direction de leur capitaine, Soupolet. Il y a encore beaucoup à faire, car l'équipage témoigne d'une totale inefficacité.



PISTOLIN

RESUME. — Le capitaine Rodolphe, cerné par la police, s'est réfugié dans le cirque en pleine représentation. L'infâme individu monte vers les cintres.



(A suivre.)

Nicolas

LE VÉLO

PAPA ne voulait pas m'acheter de vélo. Il disait toujours que les enfants sont très imprudents et qu'ils veulent faire des acrobaties et qu'ils cassent leurs vélos et qu'ils se font mal. Moi, je disais à papa que je serais prudent et puis je picurais et puis je bouillais et puis je disais que j'allais quitter la maison et, enfin, papa a dit que j'aurais un vélo si j'étais parmi les dix premiers à la composition d'arithmétique.

C'est pour ça que j'étais tout content, hier, en rentrant de l'école, parce que j'étais dixième à la composition. Papa, quand il l'a su, il a ouvert des grands yeux et il a dit : « Ça alors, eh ben ! Ça alors ! » et maman m'a embrassé et elle m'a dit que papa m'achèterait tout de suite un beau vélo et que c'était très bien d'avoir réussi ma composition d'arithmétique. Il faut dire que j'ai eu de la chance,

brassé le vélo. « Il faudra me promettre d'être prudent, a dit papa, et de ne pas faire d'acrobaties ! » J'ai promis, alors maman m'a embrassé, elle m'a dit que j'étais son grand garçon à elle et qu'elle allait préparer une crème au chocolat pour le dessert et elle est rentrée dans la maison.

Papa, il est resté avec moi dans le jardin. « Tu sais, il m'a dit, que j'étais un drôle de champion cycliste et que si je n'avais pas connu ta mère, je serais peut-être passé professionnel ? » Ça, je ne le savais pas. Je savais que papa avait été un champion terrible de football, de rugby, de natation et de boxe, mais, pour le vélo, c'était nouveau. « Je vais te montrer », a dit papa, et il s'est assis sur mon vélo et il a commencé à tourner dans le jardin. Bien sûr, le vélo était trop petit pour papa et il avait du mal avec ses genoux qui lui remontaient

il a dit, M. Biédurt, en mettant la main sur le guidon, mais papa refusait de lâcher le vélo. « On ne t'a pas fait signe, Biédurt, a dit papa, rentre dans ta tanière ! » Tu as peur que je te fasse honte devant ton malheureux enfant ? » a demandé M. Biédurt. « Tais-toi, tiens, tu me fais de la peine, voilà ce que tu me fais ! » a dit papa, il a arraché le guidon des mains de M. Biédurt et il a recommencé à tourner dans le jardin. « Grotesque ! » a dit M. Biédurt. « Ces paroles d'envie me laissent froid, a dit papa.

Moi, je courais derrière papa et je lui ai demandé si je pourrais faire un tour sur mon vélo, mais il ne m'écoutait pas, parce que M. Biédurt n'est pas à rigoler en regardant papa et papa a dérapé dans les bégonias. « Qu'est-ce que tu as à rire bêtement ? » a demandé papa. « Je peux faire un tour, maintenant ? » j'ai dit. « Je ris parce que ça m'amuse de rire ! » a dit M. Biédurt. « C'est mon vélo, après tout », j'ai dit. « Tu es complètement idiot, mon pauvre Biédurt », a dit papa. « Ah oui ? » a demandé M. Biédurt. « Oui ! » a répondu papa. Alors, M. Biédurt s'est approché de papa et il a poussé papa qui est tombé avec mon vélo dans les bégonias. « Mon vélo ! » j'ai crié. Papa s'est levé et il a poussé M. Biédurt qui est tombé à son tour.

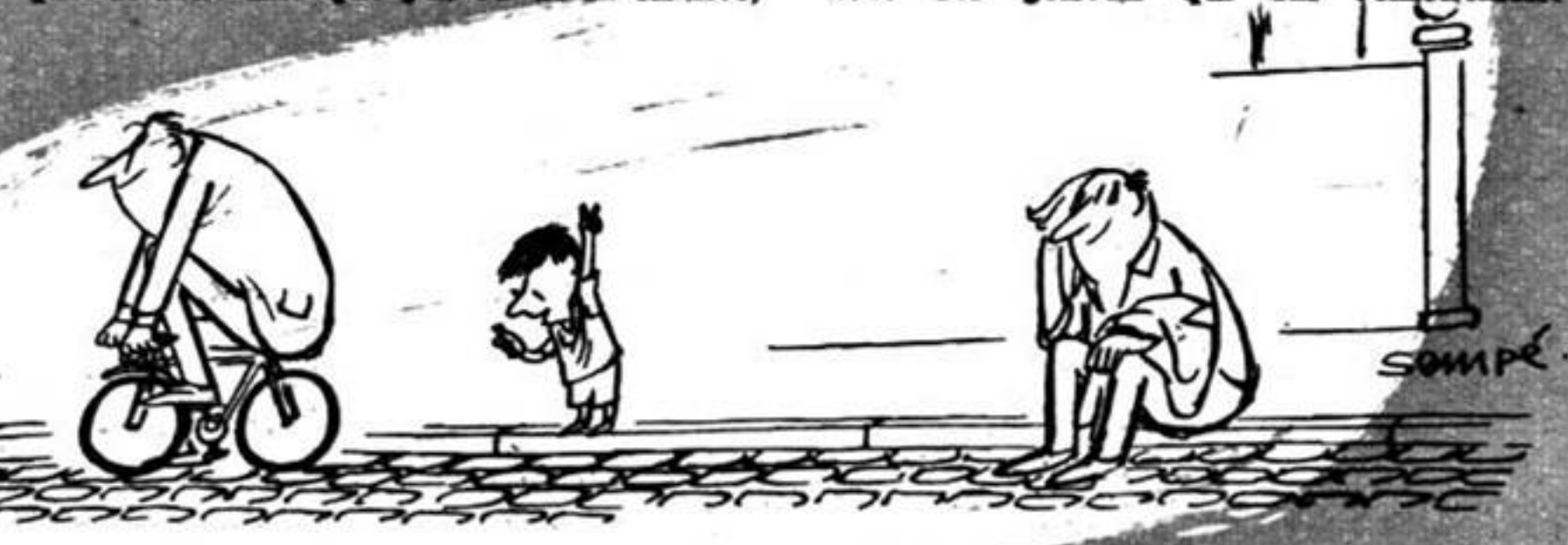
qui passaient dans la rue se retournaient en rigolant pour le regarder, M. Biédurt. Il n'allait pas très vite et puis, il a tourné le coin et il a disparu. Quand on l'a vu revenir par l'autre coin, M. Biédurt était tout rouge, il tirait la langue et il faisait des tas de zigzags. « Combien ? » il a demandé quand il est arrivé devant moi. « Neuf minutes et la grande aiguille entre le cinq et le six », j'ai répondu. Papa s'est mis à rigoler. « Ben, mon vieux, il a dit, avec toi, le Tour de France ça durerait six mois ! » « Fautôt que de te livrer à des plaisanteries infantiles, a répondu M. Biédurt qui avait du mal à respirer, essaye de faire mieux ! » Papa a pris le vélo et il est parti. M. Biédurt qui reprenait sa respiration et moi qui regardais la montre, on attendait. Moi, je voulais que papa gagne, bien sûr, mais la montre avançait et on a vu neuf minutes, et puis, tout de suite après, dix minutes. « J'ai gagné ! Je suis le champion ! » a crié M. Biédurt.

A quinze minutes, on ne voyait toujours pas revenir papa. Et puis, on a vu papa. Il arrivait à pied. Il avait le pantalon déchiré, il avait son mouchoir sur le nez et il tenait le vélo à la main. Le vélo qui avait le guidon de travers, la roue toute tordue et la lampe cassée. « Je suis rentré dans une poubelle », a dit papa.

Le lendemain, j'en ai parlé pendant la récré à Clotaire. Il m'a dit qu'il lui était arrivé à peu près la même chose avec son premier vélo.

« Qu'est-ce que tu veux, il m'a dit, Clotaire, les papas, c'est toujours pareil, ils font les guignols et, si on ne fait pas attention, ils cassent les vélos et ils se font mal. »

NICOLAS.



parce qu'on n'était que onze pour faire la composition, tous les autres copains avaient la grippe et le onzième, c'était Clotaire, qui est toujours le dernier, mais lui, ce n'est pas grave : il a déjà un vélo.

Aujourd'hui, quand je suis arrivé à la maison, j'ai vu papa et maman qui m'attendaient dans le jardin avec des gros sourires sur la bouche.

« Nous avons une surprise pour notre grand garçon ! » a dit maman, et elle avait des yeux qui rigolaient, et papa est allé dans le garage et il a ramené, vous ne le devinez pas : un vélo ! Un vélo rouge et argent qui brillait, avec une lampe et une sonnette. Terrible ! Moi, je me suis mis à courir et puis, j'ai embrassé maman, j'ai embrassé papa et j'ai em-

brassé le vélo. « Il faudra me promettre d'être prudent, a dit papa, et de ne pas faire d'acrobaties ! » J'ai promis, alors maman m'a embrassé, elle m'a dit que j'étais son grand garçon à elle et qu'elle allait préparer une crème au chocolat pour le dessert et elle est rentrée dans la maison.

Papa, il est resté avec moi dans le jardin. « Tu sais, il m'a dit, que j'étais un drôle de champion cycliste et que si je n'avais pas connu ta mère, je serais peut-être passé professionnel ? » Ça, je ne le savais pas. Je savais que papa avait été un champion terrible de football, de rugby, de natation et de boxe, mais, pour le vélo, c'était nouveau. « Je vais te montrer », a dit papa, et il s'est assis sur mon vélo et il a commencé à tourner dans le jardin. Bien sûr, le vélo était trop petit pour papa et il avait du mal avec ses genoux qui lui remontaient

jusqu'à la figure, mais il se débrouillait. « C'est un des spectacles les plus grotesques auxquels il m'ait été donné d'assister depuis la dernière fois que je t'ai vu. » Celui qui avait parlé c'était M. Biédurt, qui regardait par-dessus la haie du jardin. M. Biédurt, c'est notre voisin qui aime bien taquiner papa. « Tais-toi, lui a répondu papa, tu n'y connais rien au vélo ! » « Quoi ? » a crié M. Biédurt, sache, pauvre ignorant, que j'étais champion interrégional amateur et que je serais passé professionnel si je n'avais pas connu ma femme ! » Papa s'est mis à rire. « Champion, toi ? Il a dit, papa. Ne me fais pas rire, tu sais à peine te tenir sur un tricycle ! » Ça, ça ne lui a pas plu à M. Biédurt. « Tu vas voir », il a dit, et il a sauté par-dessus la haie. « Passe-moi ce vélo »

Papa et M. Biédurt ont tiré au sort et c'est M. Biédurt qui est parti le premier. Comme c'est vrai qu'il est assez gros, on ne voyait presque pas le vélo et les gens



LES 4-5-6 JUIN A
VINCENNES
(Porte de Reuilly)

TOUS A LA FÊTE DES JEUNES

entrée gratuite aux détenteurs du "Carnet de Bord"



SOUS l'égide de M. Maurice Herzog, Haut-Commissaire à la Jeunesse et aux Sports, la Grande Kermesse de Paris se déroulera les 4, 5 et 6 juin à Paris, sur la Pelouse de Reuilly du Bois de Vincennes.

Cette kermesse est la vôtre puisqu'elle s'appelle également la Grande Fête des Jeunes.

L'état-major de la Grande Kermesse de Paris (20 directeurs et chefs de services) connaît déjà l'un des lieux les plus fréquentés de cette fête des jeunes : la grande piste. C'est, en effet, sur celle-ci qu'évolueront chaque jour, de 16 heures à 24 heures, les 25 numéros d'un show gigantesque qui ne groupera pas moins de 3 000 artistes. Sur le grand podium au bar des vedettes, des explorateurs célèbres (dont vos parrains, Alain Bombard et Bertrand Flornoy) viendront présenter des extraits de leurs films.

Bien entendu, « Pilote » et « Radio-Luxembourg » seront présents, et de quelle façon ! Jugez plutôt. A l'entrée, des tipis indiens-Pilote vous accueilleront (photo de gauche) et des Peaux-Rouges vous inviteront à vous rendre tout aussitôt au stand « Pilote » intérieur, installé près d'une magnifique piste karting. Là, vous pourrez tout à loisir faire connaissance avec les réalisateurs, les scénaristes, les dessinateurs, et les reporters de « Pilote », ou faire vos premières armes de pilote de course en conduisant un kart. Cette piste de karting accueillera aussi les spécialistes de ce genre de compétition qui viendront « en découdre » sérieusement à la faveur de grands prix dont vous serez cette fois les spectateurs passionnés. On chuchote même que de très grandes vedettes s'aligneraient, elles aussi, sur la ligne de départ de la piste « Pilote » afin de régler amicalement certaines questions de prestige. Radio-Luxembourg de son côté aura installé ses studios au beau milieu du bois de Vincennes, afin d'enregistrer sur place toutes ces grandes émissions, ce qui représente un exploit peu banal !

ILS VOUS DONNENT RENDEZ-VOUS A VINCENNES

les motards :

LES sept hommes que vous voyez évoluer avec aisance sur une moto (photo ci-dessous), appartiennent au prestigieux Escadron Motorisé de la Garde républicaine. Issus de stages dans les Ecoles françaises de gendarmerie, 150 hommes ont été choisis du fait de leur aptitude particulière pour servir dans cet escadron. La jeunesse, l'audace et la volonté sont les qualités requises pour devenir motard de la Garde. Le training quotidien



est très poussé : une heure de sport et plus de deux heures d'acrobatie motocycliste. Le résultat de cette préparation est la présentation impeccable de l'Escadron, que vous pourrez admirer sur la grande piste de Vincennes. Bien entendu, les occupations des motards de la Garde ne se bornent pas à ces séances d'acrobatie qu'ils ont déjà présentées partout en France et à l'étranger. L'Escadron motorisé de la Garde républicaine escorte les chefs d'Etat qui visitent notre pays, ils participent à toutes les grandes manifestations et défilés. Mais le plus populaire des services de l'Escadron est sans doute celui du Tour de France. Ce sont en effet les motards de la Garde qui ouvrent le chemin aux géants de la route.



les judokas :

DE grands champions vous présenteront quelques-unes des prises les plus difficiles et les plus spectaculaires que le judo peut offrir. Ce sport, qui nous vient du Japon, connaît en France un grand succès.

Les exhibitions de judo que vous verrez à Vincennes vous donneront peut-être envie de pratiquer ce sport, qui est à la portée de tous. On dénombre, aujourd'hui, en France, 40 000 adeptes du judo. Comme vous le savez, on reconnaît le rang des judokas à la couleur de leur ceinture : blanche, jaune, orange, verte, bleue, marron et noire. Ensuite, il y a les « dans », qui sont les degrés dans l'ordre de la ceinture noire. Les Japonais possèdent, seuls dans le monde, des champions titulaires du 10^e dan.

les chiens dressés :

LES chiens dressés de la Préfecture de Police adorent paraître en public et se faire applaudir. Vous leur ferez donc certainement plaisir, car vous ne pourrez vous empêcher d'acclamer ces bergers allemands qui se produiront à Vincennes. Ces chiens ont subi un dressage de deux ou trois ans, avant de pouvoir assurer leur service de dépistage de malfaiteurs ou d'enfants perdus. Une de leurs dernières prouesses : retrouver enterré, au fond d'un jardin, un porte-monnaie dérobé par un malfaiteur à une petite fille douze heures auparavant.



les « pipers » :

UNE formation des célèbres joueurs de cornemuse écossais, les Pipers du Gordon Highlanders, déplacée spécialement d'Allemagne, où elle est cantonnée, vous enthousiasmera grâce aux sons si particuliers de ses cornemuses et à sa fameuse danse du sabre. Les tambours portent des peaux de tigres, souvenir de campagnes aux Indes, et bien entendu, tous les Gordon Highlanders portent le kilt en tissu écossais.

Pour vous rendre à la FÊTE DES JEUNES

Par l'autobus :

Ligne PC (Petite Ceinture) : Descendre à Claude-Decaen.

Ligne 46 (Gare du Nord - Parc zoologique) : Descendre Porte Dorée.

Ligne 66 (Batignolles - Place Daumesnil - Félix-Eboué) : Descendre Félix-Eboué, correspondance avec le 46 ou le métro.

Ligne 62 (Porte de Saint-Cloud - Cours de Vincennes) : Descendre Félix-Eboué, correspondance avec le 46 ou le métro.

Par le métro :

Ligne Place Balard - Charenton-Ecoles : Descendre à Porte Dorée ou Porte de Charenton.



LE COFFRET BROWNIE FLASH

La Panoplie du Parfait Reporter!

- 1 Appareil Brownie Flash 12 photos 6 x 6
- 1 Kodak Flash C à condensateur
- 1 Pile 22,5 V.
- 5 Lampes — éclair PF I
- 2 Bobines Kodak Verichrome Pan

Kodak

58 NF

Soyez avec **Kodak** le reporter de votre famille !

BISON NOIR

RESUME. — Un convoi d'or destiné à l'armée nordiste est convoité par trois bandits dont fait partie le lieutenant Craig, officier félon, déserteur du 6^e de cavalerie. Le sergent Benton et Bison Noir ont été désignés pour surveiller le convoi.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER



P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — Le Toucan a enfin livré son secret. Maintenant, la chasse au trésor commence sérieusement.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI





FANGIO
super-pilote (15)

**DE L'AUDACE,
ENCORE DE L'AUDACE
...PARFOIS TROP !**

RESUME. — Cette fois, ça y est ! Fangio, après les infernales courses de stock-cars dans les sierras poussiéreuses et ayant enfin réussi à lutter roues à roues avec les grands cracks européens, est consacré champion du Monde. Il est l'idole de l'Argentine.



S'il ne se laisse pas griser par son immense gloire, Fangio découvre que son titre est lourd à porter : avant, il avait tout à gagner, et rien à perdre. Maintenant, c'est le contraire, car il ne veut pas décevoir ses amis qui n'attendent plus de lui que des victoires. D'abord, la chance lui sourit. Le nouvel autodrome d'Argentine est inauguré : Fangio gagne devant Gonzales et cette double victoire rouge et jaune (les couleurs nationales) met le pays en transe. Huit jours après, Juan Manuel gagne encore, mais une nouvelle catastrophe lui arrive : « Alfa Romeo déclare forfait pour le championnat du Monde. » Fangio va être obligé de se battre seul...



Arrivé très tôt en Europe, le champion du Monde essaye fiévreusement différentes voitures, et spécialement la nouvelle B.R.M. britannique : il signe également de nombreux contrats — trop, pour faire plaisir, car il ne sait pas dire non — et ne cesse de courir entre l'Angleterre et l'Italie, ce qui va lui être fatal ! Le 7 juin, en Irlande, il dispute le Trophée de l'Ulster, sur le circuit de Dundrod (où Jean Behra, trois ans plus tard, laissera son oreille) et doit abandonner, sa B.R.M. ayant rendu l'âme. Aussitôt, il saute dans un avion pour Paris, car il doit courir, le 8 le Grand Prix de Monza. A Paris, en pleine nuit, il attrape un nouvel avion pour l'Italie.



Mais le mauvais temps force l'avion à se poser à Lyon. Là, Louis Rosier vient le chercher avec sa Frégate, et tous deux foncent vers Milan où ils arrivent... une heure avant le départ. Fangio est fatigué, énervé, d'autant qu'il n'a pas fait d'essais et doit partir le dernier, derrière quelque 30 concurrents... Le départ est donné, et l'escadrille des Ferrari, Farina en tête, s'envole devant le peloton. Mais Fangio est parti comme un démon, remontant tout le monde avec sa Maserati : dès le premier tour, au virage de Lesmo, les pilotes des Ferrari l'aperçoivent dans le rétroviseur ; lui-même a leur dos comme point de mire. Mais voici que sa voiture touche la bordure à droite, puis à gauche, revient en piste et s'envole en tourbillonnant, Fangio crispé à son volant... (A suivre.)

DESSINS DE POIVET

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE PAR FRANCK-DOMINIQUE



l'auto



POUR LA 1^{ère} FOIS, UN FRANÇAIS CHAMPION D'EUROPE DES RALLIES

POUR la première fois dans l'histoire du sport automobile, le Champion d'Europe est un Français, Paul Coltelloni : jusqu'à présent, les Allemands, cinq fois de suite, et un Suédois avaient monopolisé ce titre.

Coltelloni, père tranquille du rallye, est un calme obstiné qui fabrique des chaussures dans la vie civile, et écrase l'accélérateur sur toutes les routes d'Europe durant ses week-ends : cette année, il a gagné le rallye de l'Acropole, la Coupe des Alpes, le rallye de l'Adriatique, Liège-Rome-Liège, le rallye des Vikings et celui d'Allemagne. Simplement !

— C'est en 1952, nous dit en souriant cet industriel qui a, déjà, une grande fille de 20 ans, que je suis venu aux rallyes : à vrai dire, je me prenais un peu pour Fangio et me suis engagé au rallye de Dax, bien convaincu que j'allais immédiatement dominer le lot des concurrents... En fait de dominer, j'ai cassé mes freins dans la course de côte de Peyresourde, et me suis retrouvé au fond d'un ravin après une très jolie série de tonneaux en compagnie de ma femme. Première constatation : je ne suis pas Fangio ; et première décision : je ne courrai plus avec mon épouse !

» Un peu plus tard, j'ai eu

l'occasion de faire la Coupe des Alpes avec un rallye-man connu. Je fis de mon mieux, puis je lui passai le volant... Alors, au bout de trente secondes, j'ai compris qu'il fallait absolument que ça s'arrête, n'importe comment, même dans le fossé : je ne pouvais pas supporter cette sarabande plus longtemps ! Et c'est un homme vidé, vert de peur, qui reçut sa première coupe et comprit... qu'il avait tout à apprendre...

**ON N'EST JAMAIS
SÛR DE GAGNER !**

Ensuite, j'ai continué, avec plus ou moins de chance : en 1956, j'ai été parmi les six équipages qui faisaient faire leur première sortie aux D.S. 19 et arrivèrent tous à bon port, puis j'ai couru les célèbres « Mille Mille » où je me suis adjugé ma première coupe sérieuse. Je commençais à gagner de temps en temps. Vint le fameux Rallye de Monte-Carlo 1958, dont je me souviendrai toute ma vie... Nous étions partis à 96 de Paris et, seuls, Harrison et nous avions réussi à passer dans un enfer de neige et de verglas : j'avais la victoire en poche lorsque, à moins de 15 km de l'arrivée, se présenta une petite route qui aurait dû être fermée à la circulation ;



Premier rallye, première émotion : on sourit, car cela aurait pu être plus grave, mais c'est le dernier rallye de ma femme...

mais un gendarme, lassé de ne rien voir venir, y avait laissé monter une camionnette : dans un éclair, ce fut le choc, et l'anéantissement de trois jours d'efforts... Comme quoi on n'a jamais gagné !

Inutile de vous dire que j'avais une revanche à prendre, et j'ai conduit « comme sur des œufs » l'année suivante, pour gagner finalement, quand même !

Cette année j'étais bien placé pour décrocher enfin ce fameux titre de Champion d'Europe dont aucun Français n'avait pu se parer lors-

que, en Angleterre, tandis que je dormais, mon équipier en fit autant et nous nous sommes retrouvés dans un mur, la voiture en miettes ; or, j'étais à égalité avec deux autres concurrents et il ne restait plus qu'une épreuve pour nous départager : le rallye du Portugal. Mais je n'avais plus de voiture !

C'est alors que Henry Oreiller, le champion de ski et de voiture, m'offrit spontanément de partager le volant avec lui et me permit de gagner ma catégorie et mon titre : c'est sport, non ?

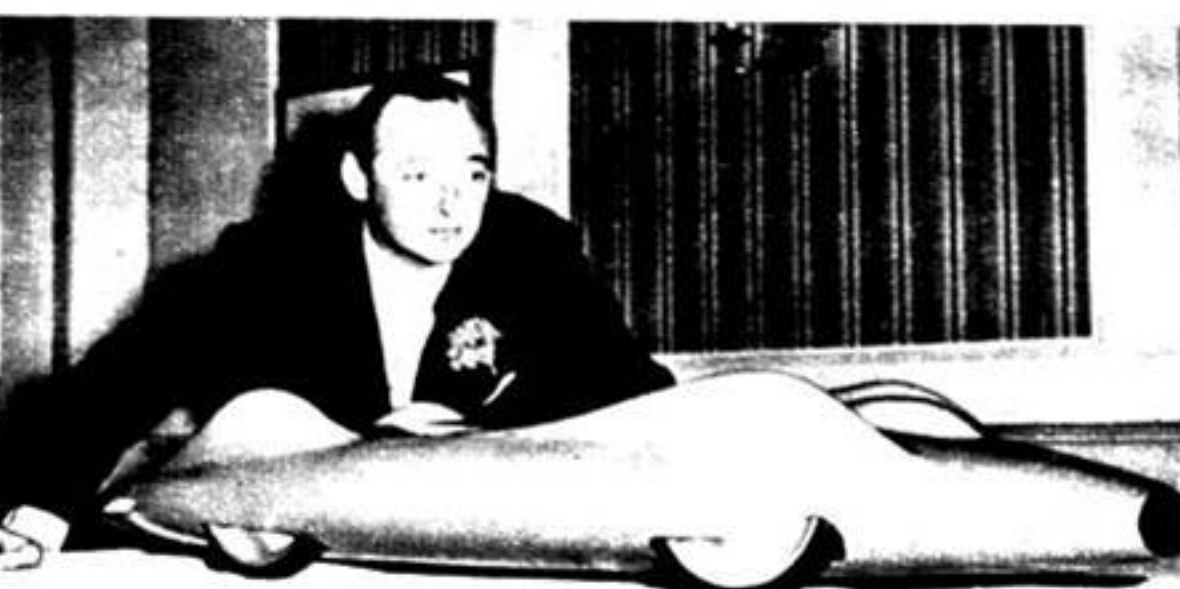
PNEUMATIQUES.

Les Américains s'inquiètent : malgré leurs voitures "compactes", Volkswagen et Renault totalisent à eux seuls plus de 50% des importations aux Etats-Unis.

A la suite d'un accord, Simca vend désormais toute la gamme Chrysler et va tenter d'imposer en France la "Valiant", mais ne se fait pas beaucoup d'illusions sur la vente des gros modèles de ... 6.768 cmc, développant 350 Cv au frein.

Après de violentes discussions à la Commission Sportive Internationale, le poids des voitures de course de formule I, en 1961, a été ramené de 500 à 450 kilos, la cylindrée restant de 1.500 cmc sans compresseur.

Enfin un musée de l'Auto, inauguré le 31 mai à la Rochetaillée, près de Lyon. Il est dû aux efforts de particuliers et spécialement de H. Malarte, qui possède une sensationnelle collection de vieilles voitures : il groupera plus de cent véhicules antérieurs à 1914, d'autres construits jusqu'en 1948, des cycles de 1817 à 1920 et des motos depuis 1898.



Les pneus qui équiperont la voiture avec laquelle Donald Campbell espère atteindre 800 km à l'heure, mis au point par Dunlop, auront un demi-millimètre d'épaisseur et seront gonflés à 18 kilos de pression.

10 DE CONDUITE

Bien conduire n'implique pas seulement qu'il faut savoir manier correctement une automobile, et beaucoup d'entre vous n'ont pas encore l'âge du permis et se contentent de rouler à bicyclette.

Mais vous savez que, en proportion, ce sont les deux-roues qui ont le plus d'accidents, et le cycliste est beaucoup plus vulnérable que l'automobiliste : qu'il soit dans son droit ou non, l'usager du deux-roues est toujours plus gravement atteint et doit donc faire beaucoup plus attention.



CE QU'IL FAUT FAIRE...

Combien de fois voyons-nous des cyclistes déboîter, couper ou même rouler de front, sans penser aux dangers qu'ils courent : n'est-il pas plus simple de rouler toujours très à droite, les uns derrière les autres, en pensant toujours qu'on est le plus faible ?



...ET NE PAS FAIRE

Et malgré leur uniforme, ces gardiens de la paix ne nous empêcheront pas de dire qu'ils ont tort de rouler de front et sans tenir leur droite. La droite, toujours la droite, on ne le dira jamais assez : pensez-y sans cesse, vous vous en trouverez toujours bien.

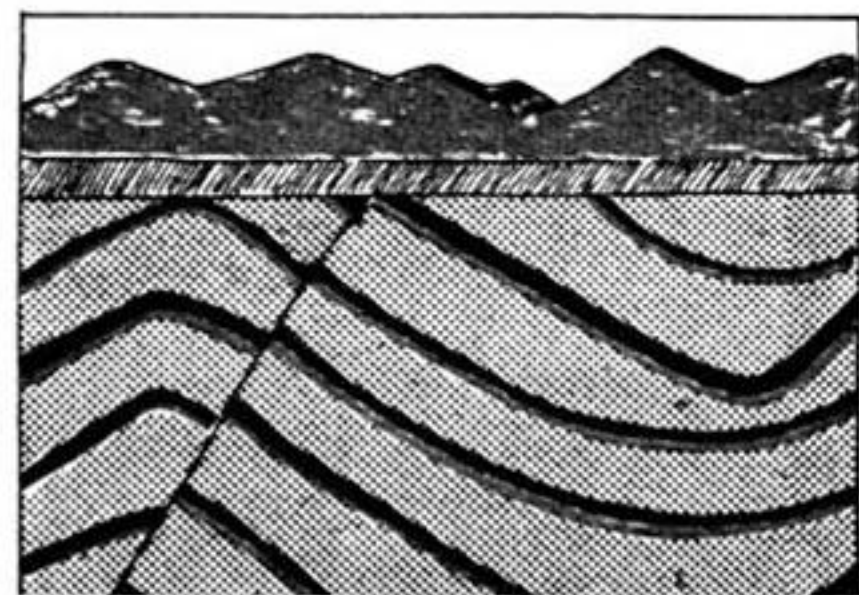


par Didier HUGUES

DANS les premiers millénaires qui précéderent l'apparition de l'homme sur la terre, des cataclysmes d'une violence inouïe ravagèrent, sur des milliers de kilomètres, les forêts qui couvraient notre planète. Les arbres, déracinés en quelques secondes, brisés comme de simples allumettes, furent projetés au fond des vastes crevasses créées par la secousse sismique et se trouvèrent engloutis sous des projections de terre, de boue et de roches. Partout où ces débris des forêts furent ensevelis sous des terrains imperméables à l'air, les bois furent soumis à une décomposition lente qui les transforma en une sorte de résidu : le charbon.

QUELQUES CATACLYSMES FONT UN GISEMENT

Une première couche de charbon s'est donc formée ainsi, sur une surface qui correspondait à la dépression créée par le séisme. Au sol, la forêt renaît. Des dizaines, des centaines d'années passent.



On voit ci-dessus (en noir) les « veines » de charbon successives, séparées par des terrains de natures différentes et déformées par les accidents survenus au cours des siècles.

Brutalement, un nouveau cataclysme se déchaîne. Une nouvelle dépression se forme, le plus souvent au même endroit que la première. Tout recommence comme la première fois, pour créer une nouvelle couche de charbon. Et ainsi de suite, jusqu'à la destruction définitive de la forêt par un ultime cataclysme.

Telles sont donc les origines d'un « gisement », succession de couches de charbon (les « veines ») dont l'épaisseur (la « puissance », en langage de mineur) est extrêmement variable. Entre les veines, des terrains de nature géologique très diverse.

Au long des siècles, les plissements de terrains, affaissements et autres secousses, ont déformé les couches, si bien qu'elles sont rarement horizontales ; leur pente s'appelle un « dressant ».

Vous voyez donc qu'une mine est autre chose qu'un trou qu'on creuse pour aller fouiller dans une réserve de combustible pratiquement inépuisable. Le puits n'est qu'un moyen d'accès aux grandes profondeurs où l'on creuse des galeries qui mènent jusqu'aux veines — très loin parfois du point d'aboutissement du puits.

Nous pouvons maintenant descendre dans les entrailles de la terre.

VOYAGE AU CENTRE DE LA TERRE

C'est un jeune garçon comme vous, Claude C., qui a fait pour vous cette visite. Il va vous confier ses impressions, au fur et à mesure de son exploration. Quant à vous, dénoteurs du « Carnet de bord », peut-être vous sera-t-il donné, bientôt, de faire comme lui.

Avant de prendre l'ascenseur, Claude et les ingénieurs qui vont l'accompagner passent au vestiaire :

« Là, on me donne une veste et un pantalon de toile, de grosses chaussettes de laine, des bottes et un foulard. Ensuite, on me cherche un casque : ce n'est pas facile, on n'en trouve pas d'assez petit. Puis, on m'attache à la ceinture une grande boîte plate : elle contient une pile reliée par un fil au petit phare qu'on fixe sur le casque. Un interrupteur sert à se mettre en « phare » ou en « code », comme en voiture : ainsi, deux mineurs qui se croisent ne risquent pas de s'éblouir... »

Claude passe ensuite à la lampisterie, où les mineurs se munissent de la fameuse

lampe dont la flamme permet de déceler le grisou : très lourde, munie d'un boîtier spécial, la lampe ne s'ouvre qu'à l'aide d'un aimant puissant ; ceci pour éviter qu'elle ne s'ouvre d'elle-même au fond de la mine, ce qui pourrait causer un grave accident.

Claude est prêt. Avec ses compagnons, il va au pied du chevalement, sorte de tour métallique ; au sommet, deux grandes roues supportent les câbles des « cages » qui s'enfoncent dans le puits et assurent le relais avec la « machine d'extraction », le moteur qui actionne les ascenseurs.

Une cage arrive. Les hommes y pénètrent. Au passage, les ingénieurs font vérifier le système de fermeture des lampes.

« On m'a expliqué, dit Claude, que nous descendons par un puits de service. Si j'ai bien compris, c'est un puits à tout faire par lequel descendent les mineurs et tout le matériel dont ils ont besoin, ainsi que les « berlines », vides qui remonteront chargées de charbon.

« Notre ascenseur est formé de trois cages superposées. Nous sommes dans celle du bas et je suis un peu coincé entre deux troncs d'arbres que l'on descend pour le boisage. La descente me paraît longue. »

C'est que l'ascenseur conduit Claude et ses compagnons à plusieurs centaines de mètres sous terre, jusqu'à l'un des « étages » de la mine ; entre ces étages se fait l'exploitation proprement dite : les matériaux sont amenés par l'étage supérieur et le charbon abattu est évacué par l'étage inférieur.

« Nous voici en bas. Ce que c'est grand ! On dirait une galerie du métro. Des berlines pleines arrivent, traînées par des locomotives qui ont une drôle d'allure massive : on m'explique que le moteur doit être complètement isolé, pour éviter les étincelles qui pourraient provoquer des explosions.

« A côté, dans une petite salle, j'entends un ronronnement : ce sont les pompes d'exhaure. On m'a expliqué ce mot : il désigne toutes les installations qui servent à évacuer les eaux. »

Il y a, en effet, beaucoup d'eau dans les mines, car les veines sont généralement entourées de terrains qui en contiennent. Sans installations de pompage, galeries et chantiers seraient très rapidement inondés.

A QUATRE PATTES CHEZ LES « TORTUES »

« On quitte cette espèce de gare terminus pour s'engager dans une galerie. Alors, là, il fait terriblement noir. Les seules lumières sont celles de nos lampes de casques, qui ne portent pas très loin. C'est plus grand que je ne l'aurais cru, une galerie ; mais on me dit que celle-ci est une galerie principale. Elle est soutenue par de grands arceaux en acier, entre lesquels on a disposé, le long des parois, des bancs de fer et un grillage. Parfois, les arceaux sont déformés : c'est parce qu'il y a eu des mouvements de terrains, mais il paraît que ça tient bon quand même. Je l'espère... »

« Soudain, l'un des ingénieurs m'attrape par le bras et me plaque au mur : j'ai failli me faire écraser par un train Decauville que je n'avais pas entendu venir... »

En effet, au fond d'une mine, les sons proches sont très rapidement étouffés et, dans un chantier, à quelques dizaines de mètres, on n'entend plus le marteau pneumatique des piqueurs. Par contre, les sons lointains se propagent par le sol et l'on perçoit des craquements, des chocs, des coups sourds, qui proviennent de galeries très éloignées.

« Je suis bien content d'avoir mon foulard : plus on avance, plus le courant d'air est fort. Je suis bientôt obligé de me pencher en avant pour marcher. C'est parce que l'on approche d'une porte d'aération : ce sont des séparations que l'on place dans les galeries pour obliger l'air envoyé du sol à bien suivre le circuit complet qu'il doit alimenter. Après ce passage, on s'engage dans une galerie moins large, qu'on appelle un « travers-bancs » parce qu'elle a été percée à travers les « bancs » de charbon. Nous marchons, nous marchons... Au passage, nous avons vu un petit treuil manœuvrer des sortes de « galets » ou d'ascenseurs dans un puits. C'est par là que l'on descend les bois et le matériel d'une galerie dans l'autre.

« Nous voilà au chantier. Nous qui n'avions jusqu'ici pratiquement rencontré

personne, nous sommes maintenant entourés par de nombreux mineurs. La « veine » est de « puissance » très moyenne et si, moi, je peux me tenir debout, mes compagnons doivent marcher accroupis. Le sol (pardon, le « mur ») est très incliné et il faut faire attention de ne pas se cogner au « toit ». Ici, plus d'arceaux. Tout est « boisé ». Des mineurs accroupis taillent à la hache de gros fûts de bois pour les mettre à la dimension voulue et les plaquent ensuite sous le toit, à une distance d'un mètre environ. Une drôle de colonnade !

« Et puis, je vois une machine bizarre ; une espèce de grosse tortue qui agit la tête de gauche à droite. Mais cette tête, c'est un grand couteau qui pénètre dans le charbon et le découpe comme un gâteau. Le charbon dégringole et va presque tout seul dans une grande gouttière métallique en perpétuel va-et-vient. C'est ce qu'on appelle un « convoyeur »... »

L'exploitation d'un chantier se fait par tranches. La machine que Claude compare à une tortue est une haveuse qui découpe une « tranche » de charbon sur toute la longueur du chantier. Derrière elle, les boiseurs étagent la galerie. Dans les mines les plus modernes, on utilise des vérins métalliques qui présentent l'avantage de pouvoir être récupérés. Après le passage des boiseurs, les piqueurs, avec leurs marteaux pneumatiques, achèvent d'extraire le charbon.

« Au pied du chantier, des berlines recueillent automatiquement le charbon apporté par le convoyeur. Mais, dans une autre partie de la mine, plus moderne, celle-là, le charbon est évacué par des tapis roulants. Arrivé au pied du puits, il est précipité dans une grande fosse, appelée silo de stockage. Pour le remonter, on en lâche un chargement dans de grandes boîtes spéciales, les skips, qui remplacent les cages. On m'a dit qu'à Merlebach, l'une des plus belles mines d'Europe, les skips remontent 15 tonnes de charbon toutes les 58 secondes. Pas mal, hein ? Là-bas, à Merlebach, les veines sont inclinées presque à la verticale et l'on découpe les tranches horizontalement du bas vers le haut. Quand une tranche est terminée, on la remblaie avec du sable en plaçant au centre un tube séparé en deux par le milieu. Dans l'une des moitiés on trouve une échelle qui sert à accéder au chantier suivant. Par l'autre, le charbon extrait dégringole directement sur les tapis roulants de la galerie inférieure.

« J'ai vu encore un autre mode d'extraction : celui qui se fait par coups de mine. On perce des trous dans la couche de charbon, on y place des explosifs spéciaux et l'on fait tout sauter. Une grande masse de charbon tombe qu'on fait partir par convoyeur... »

« Nous redescendons par la petite échelle. Ça fait beaucoup de bruit dans le tubbing, car les blocs de charbon cognent contre la paroi qui sépare notre demi-tube de l'autre. Galeries... Cage... Montée... Nous revoilà en surface. Mes guides me montrent encore le lavoir : c'est là que l'on enlève du charbon, par criblage, les pierres, cailloux, rochers qui s'y sont mêlés. Il y en a tellement, dans les mines du Nord, qu'on en fait des petites montagnes appelées « terrils »... »

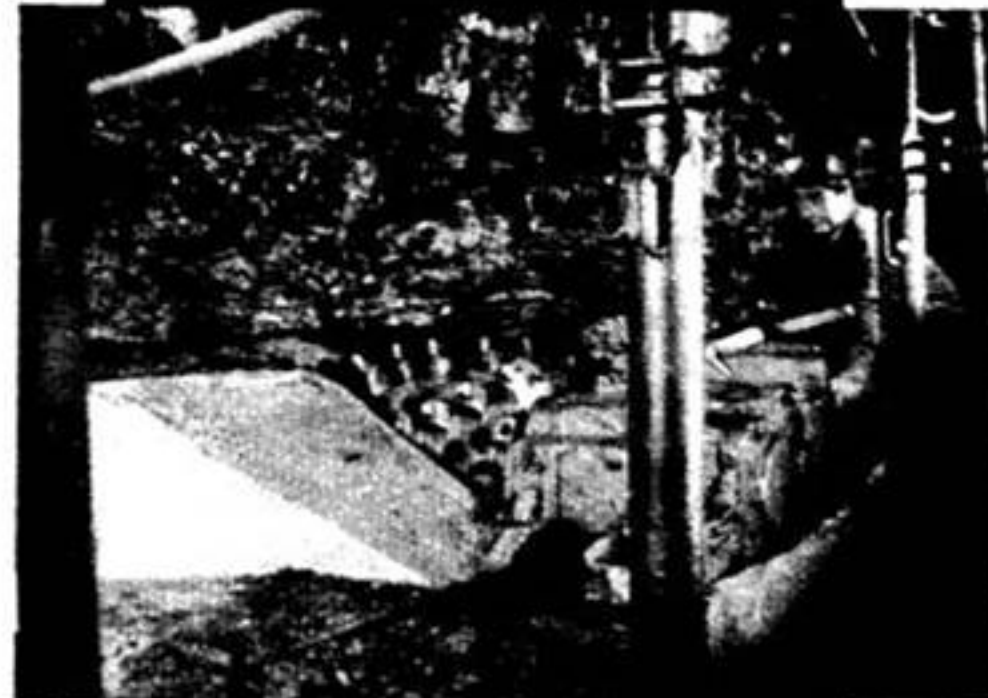
« La visite est finie. Nous sommes noirs de charbon des pieds à la tête, comme les mineurs : ce n'est pas pour rien qu'on les appelle « les gueules noires » ! Au vestiaire, on m'a fait passer dans une salle de bains. J'ai dû vider et remplir la baignoire au moins trois fois avant d'être propre ! En tout cas, je me suis bien amusé et je me suis bien promis de raconter tout ça aux copains... »



Installés dans la « cage », les mineurs vont descendre au fond.



Le « convoyeur » suit la grande galerie étagée d'arceaux d'acier.



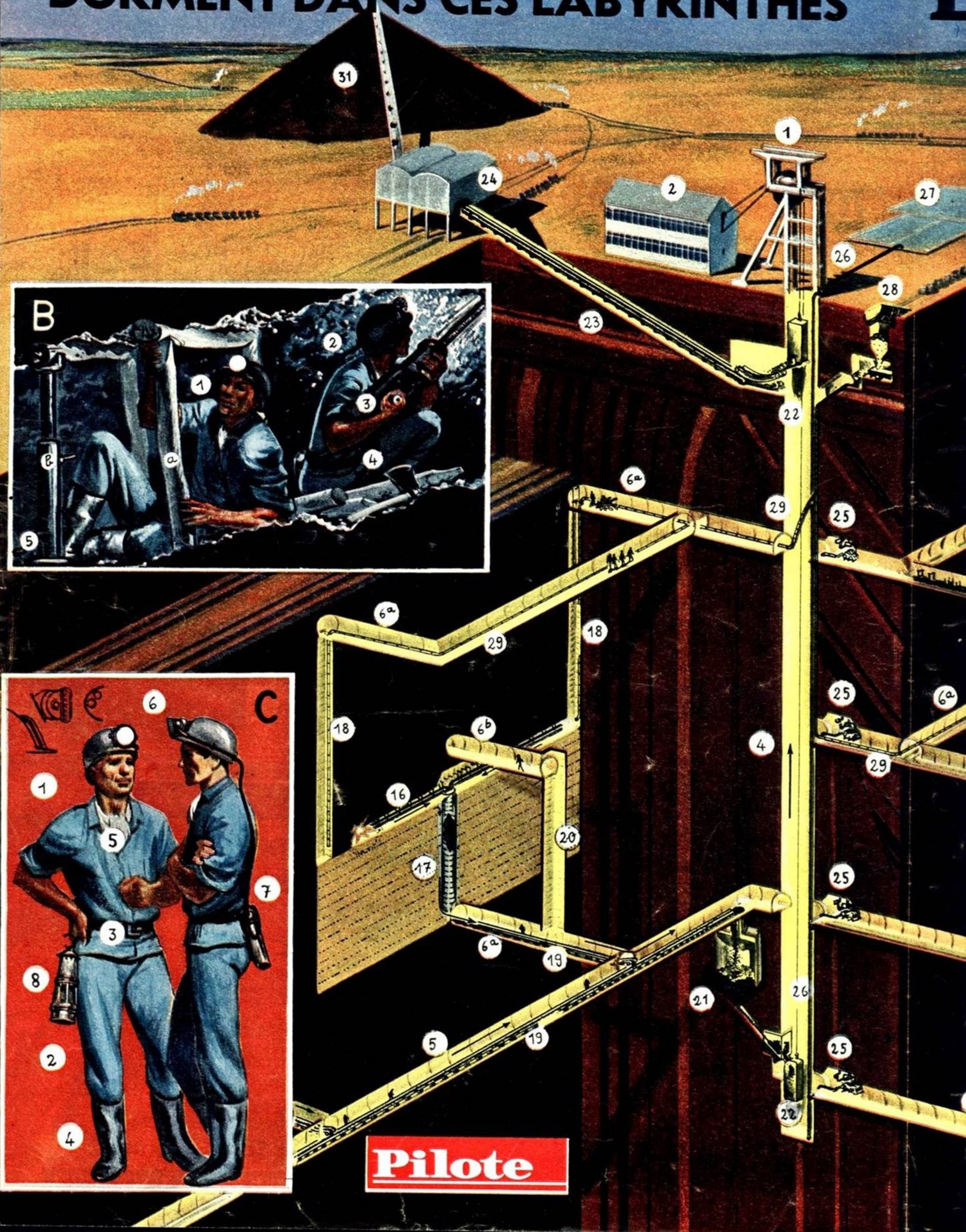
Le couteau de la « haveuse » tranche aisément le charbon.



Ici, on fore des trous à la perceuse électrique pour y disposer les charges d'explosifs spéciaux

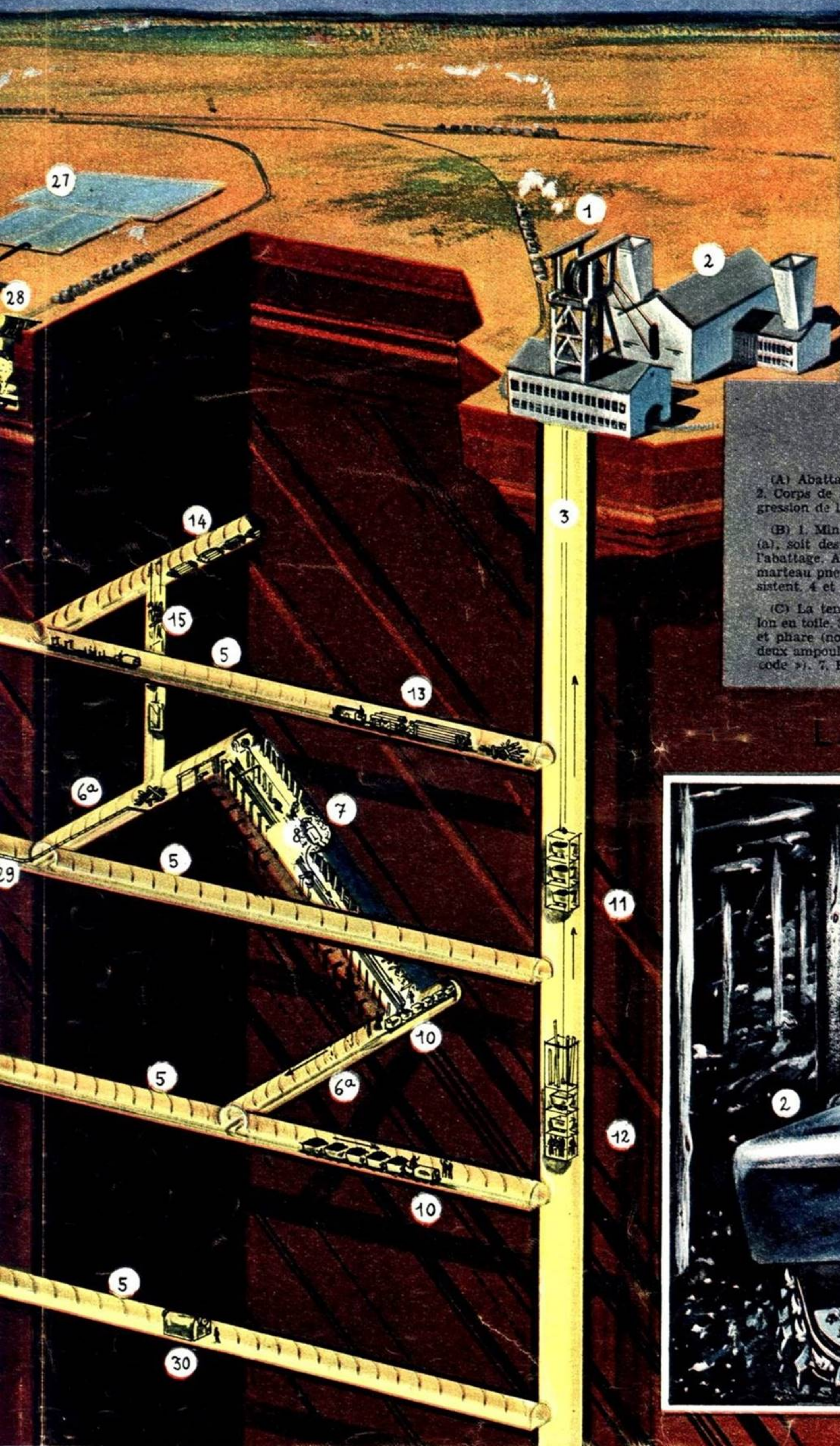
D'ÉNORMES RÉSERVES D'ÉNERGIE DORMENT DANS CES LABYRINTHES

L



Pilote

LES MINES



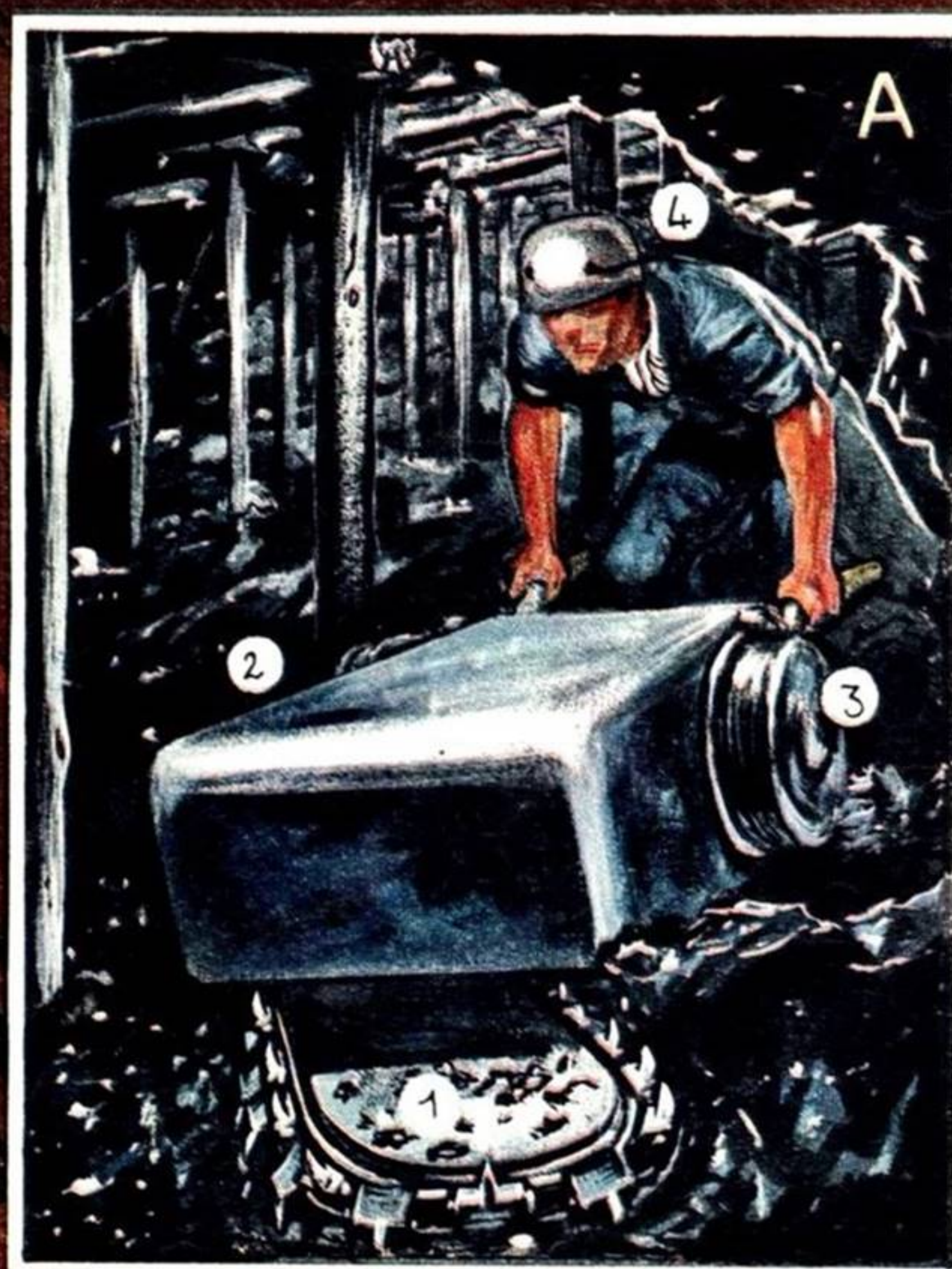
1. Chevalements des puits.
2. Machines d'extraction.
3. Puits mixte (Service : descente et remonte des mineurs et du matériel. Extraction par berlines).
4. Puits d'extraction équipé de skips.
5. Galeries principales.
6. Travers-bancs (6a : galeries de division. 6b : galeries de demi-étage).
7. Chantier en demi-dressant : abattage du charbon par haveuse ; taille boisée abritant le convoyeur automatique (8) ; taille prête pour le remblayage ou pour le foulage (9).
10. Trains de berlines pour le transport du charbon vers le puits.
11. Cage montante chargée de berlines remplies de charbon.
12. Cage descendante chargée de mineurs, matériel et berlines vides.
13. Train de berlines assurant le transport du matériel.
14. Stockage du matériel et notamment des bois.
15. Bure descendant de matériel.
16. Chantier en exploitation sur un dressant. A l'extrémité, abattage par coup de mine.
17. Tubbing.
18. Montages.
19. Convoyeurs à bande.
20. Bure.
21. Silo de stockage.
22. Skips.
23. Convoyeur à bande.
24. Lavoir et criblage.
25. Installations d'exhaure.
26. Tuyauterie d'évacuation des eaux.
27. Bassin de décantation.
28. Stockage des sables et scories pulvérisées destinés au remblayage.
29. Tuyauterie d'amenée des boues de remblayage hydraulique.
30. Porte d'aération.
31. Terril.

(A) Abattage par haveuse. 1. Conteau de la haveuse. 2. Corps de la haveuse. 3. Treuil commandant la progression de la haveuse. 4. Mineur qui dirige la haveuse.

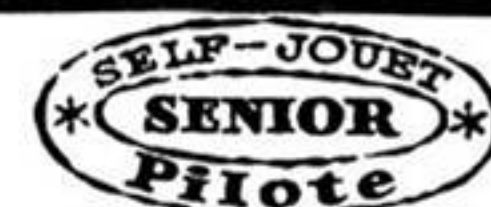
(B) 1. Mineur au boisage. Il utilise, soit des « bois » (a), soit des étaçons métalliques (b). 2. Mineur à l'abattage. Après le passage de la haveuse, il abat au marteau pneumatique (3) les blocs de charbon qui subsistent. 4 et 5. Tuyaux d'arrivée d'air comprimé.

(C) La tenue du mineur. 1. Veste en toile. 2. Pantalon en toile. 3. Ceinture. 4. Bottes. 5. Foulard. 6. Casque et phare (noter dans le coin du dessin la position des deux ampoules pour l'éclairage plein et l'éclairage « en code »). 7. Piles. 8. Lampe de mineur.

L. Martin.



les SELF-JOUETS de JEAN * MICHEL



Pour ceux qui ont construit notre « Grand Circuit Pilote » (voir les numéros 28, 29 et 31) et même pour les autres, voici un « ascenseur pour autos ». Epatant !

J'y pousse, une à une, mes voitures, garées dans le parking, pour les descendre sur la piste de course. Mon ami, Jean-Pierre Barbedienne, fait monter la plate-forme. Pour cela, il saisit entre le pouce et l'index la poignée du volant enrobée de sparadrap (A - voir plan). Et, d'une friction très rapide, il fait tourner le volant. Celui-ci, étant assez lourd, tourne longtemps. Le fil (B) qui est noué et collé sur l'axe du volant en fil de fer s'enroule rapidement. A son autre bout, le fil est relié à la poignée (fil de fer) de l'ascenseur (C) en passant par les épingles de nourrice (D et E). Ainsi, l'ascenseur s'élève ou descend selon le sens de rotation donné au disque. Après la course, Jean-Pierre remonte mes autos au parking.

Mon ami Jean-François Sigaudes vous a expliqué le fonctionnement de cet ascenseur, mais encore faut-il pouvoir le fabriquer ! Voici comment : Fig. 1 : procurez-vous du fil de fer assez gros, du carton, un socle de bois de 16/10 cm (plaque pour prise électrique), une bobine de très gros plomb, une bobine de fil solide, trois bouchons de liège, deux grosses perles, une épingle et six épingles de nourrice à spirale.

LES RAILS DE L'ASCENSEUR

- Coupez quatre bouts de fil de fer (ou, mieux, de corde à piano) de 50 cm.
- Regardez le plan et piquez les fils de fer dans le socle (2) (faites avant quatre trous avec une très petite vrille aux coins d'un rectangle de 6,5/10 cm).
- Piquez en haut quatre demi-bouchons (3) et collez par-dessus un rectangle de carton de 9/12 cm.
- Piquez sous ce carton les épingles (D) et (E) (coupez les têtes des épingles) et repliez-les sur le dessus (F) (voir plan). Collez une autre plaque de carton pour maintenir les épingles repliées.

LE VOLANT ET SON SUPPORT

- Coupez trois tiges de fil de fer : deux de 10,5 cm et une de 18 cm.
- Piquez les tiges de 10,5 cm [(G) sur le plan] dans le socle de bois et espacées de 8 cm. Faites avant les crochets (H) pour passer l'axe du volant (I) avec la tige de 18 cm. Passez dans l'axe (I) deux perles (J) pour faciliter le roulement. Découpez le volant de carton (8 cm de diamètre). Collez en spirale sur toute la surface du gros fil de plomb (pour l'alourdir).
- Piquez dans l'axe (I) le demi-bouchon (K) et le volant (A).
- Faites les crochets (L) et (M).
- Maintenez le crochet (M) par une épingle piquée.

L'ASCENSEUR

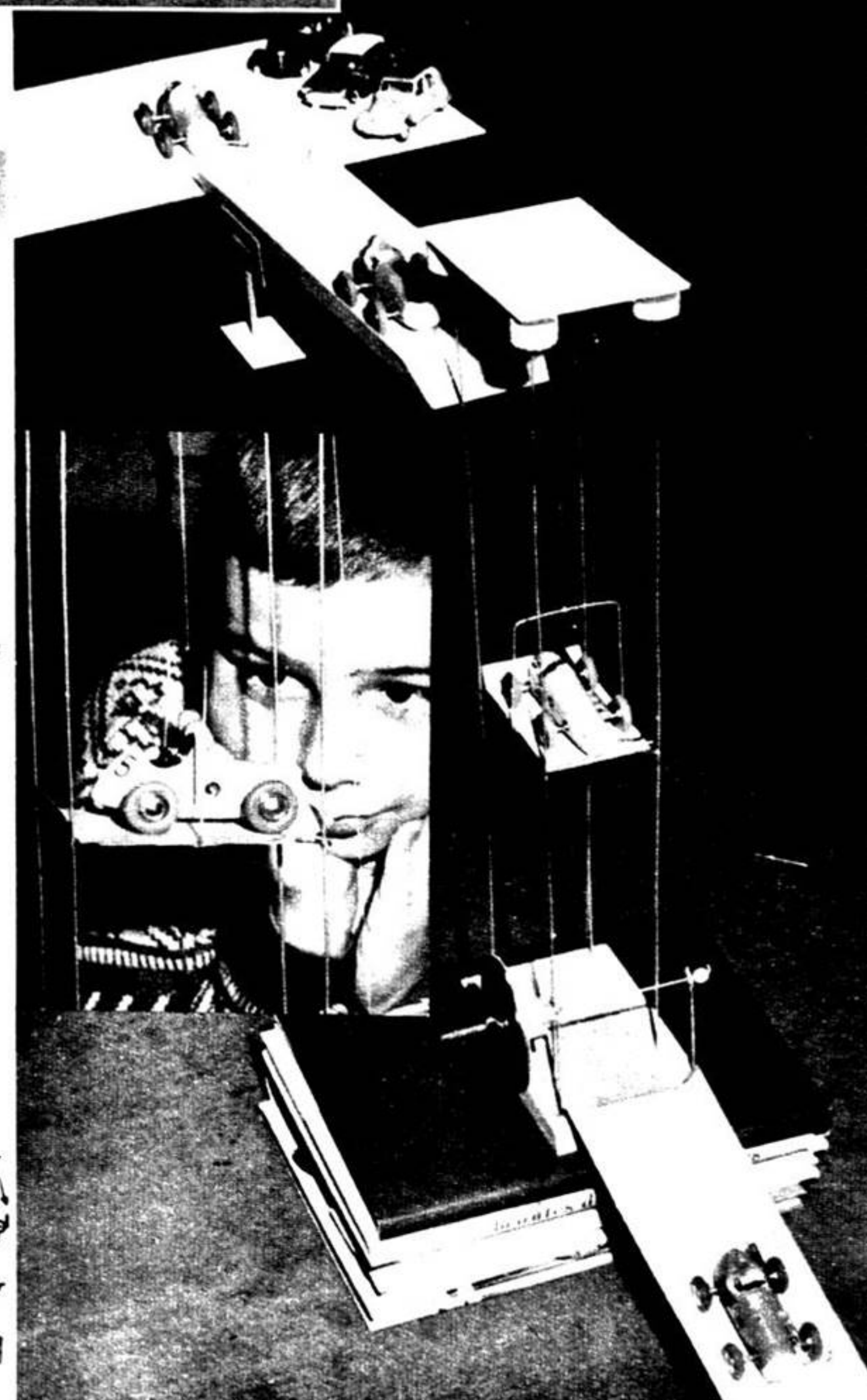
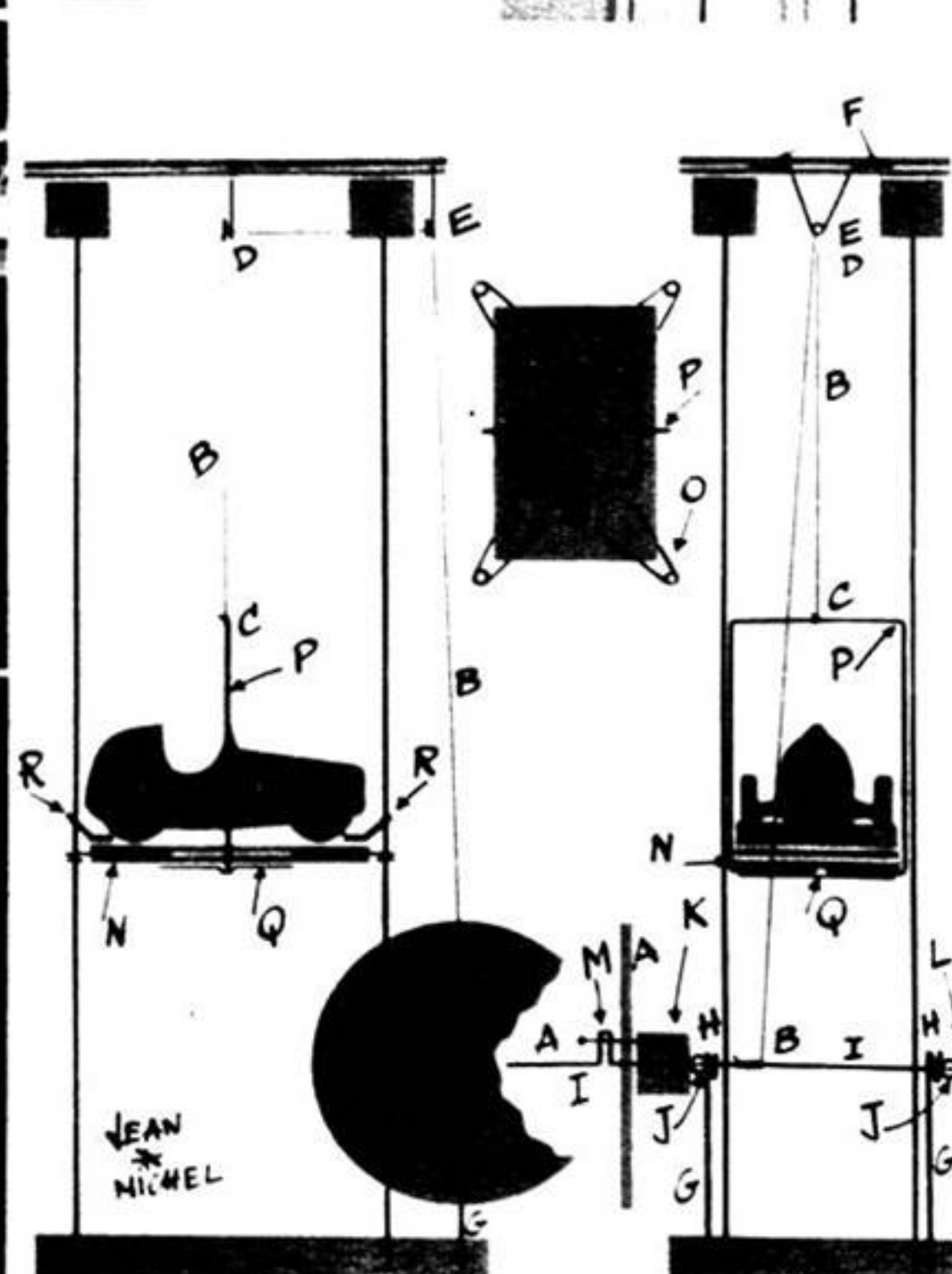
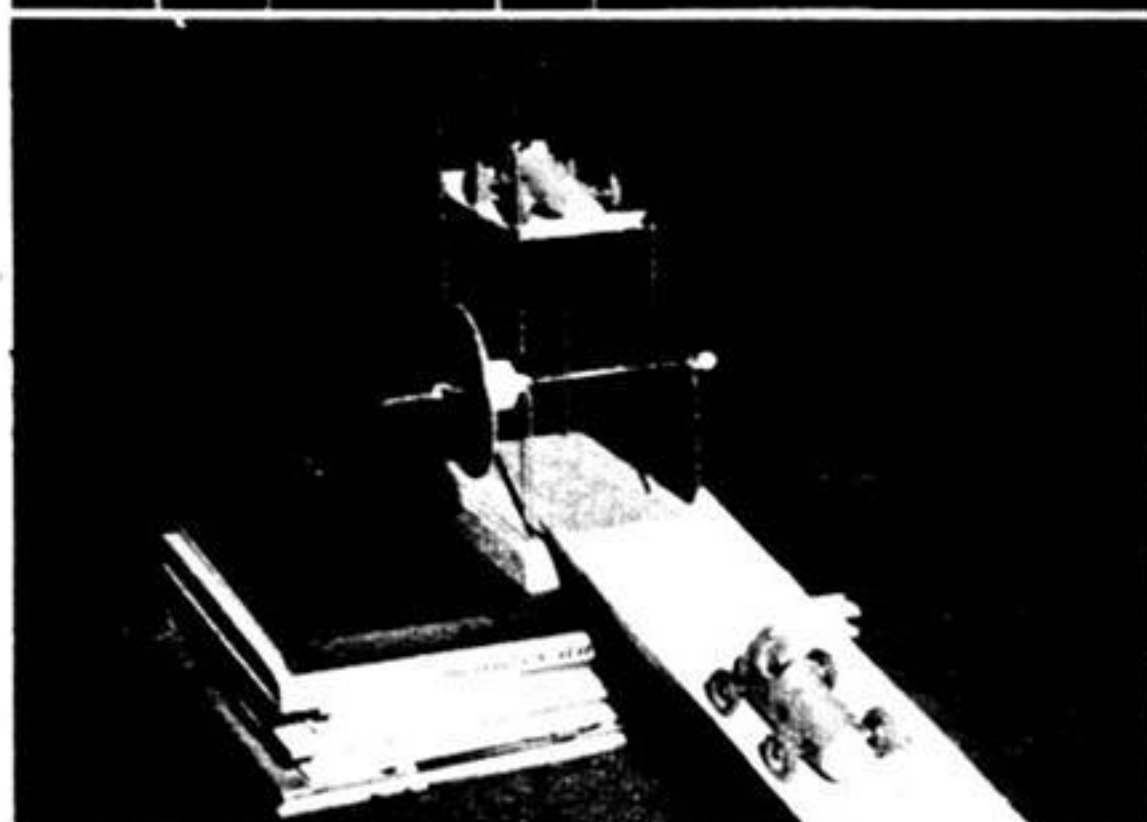
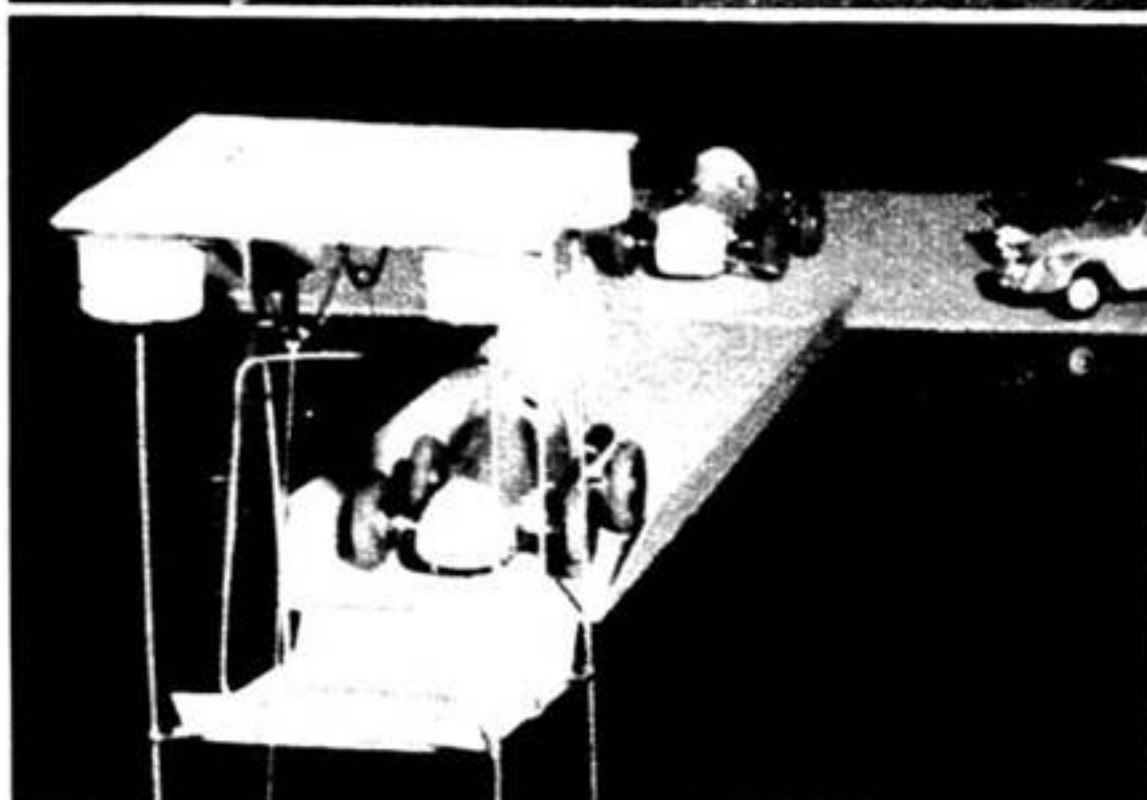
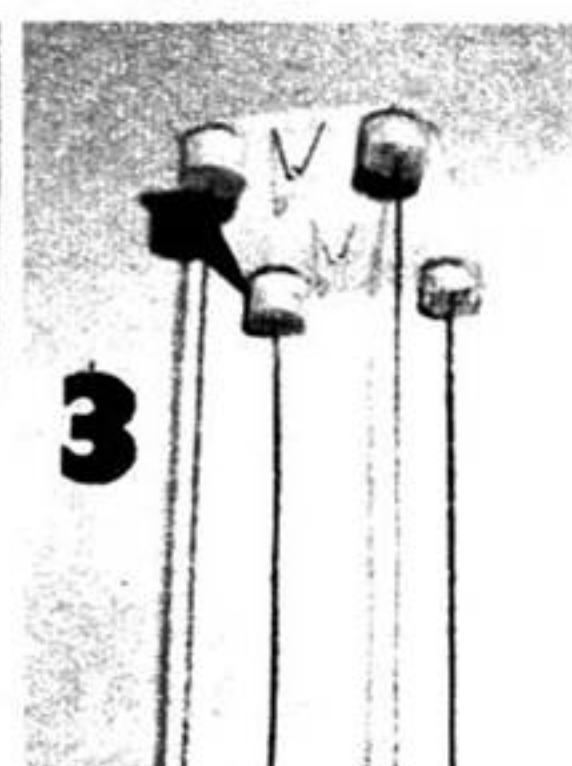
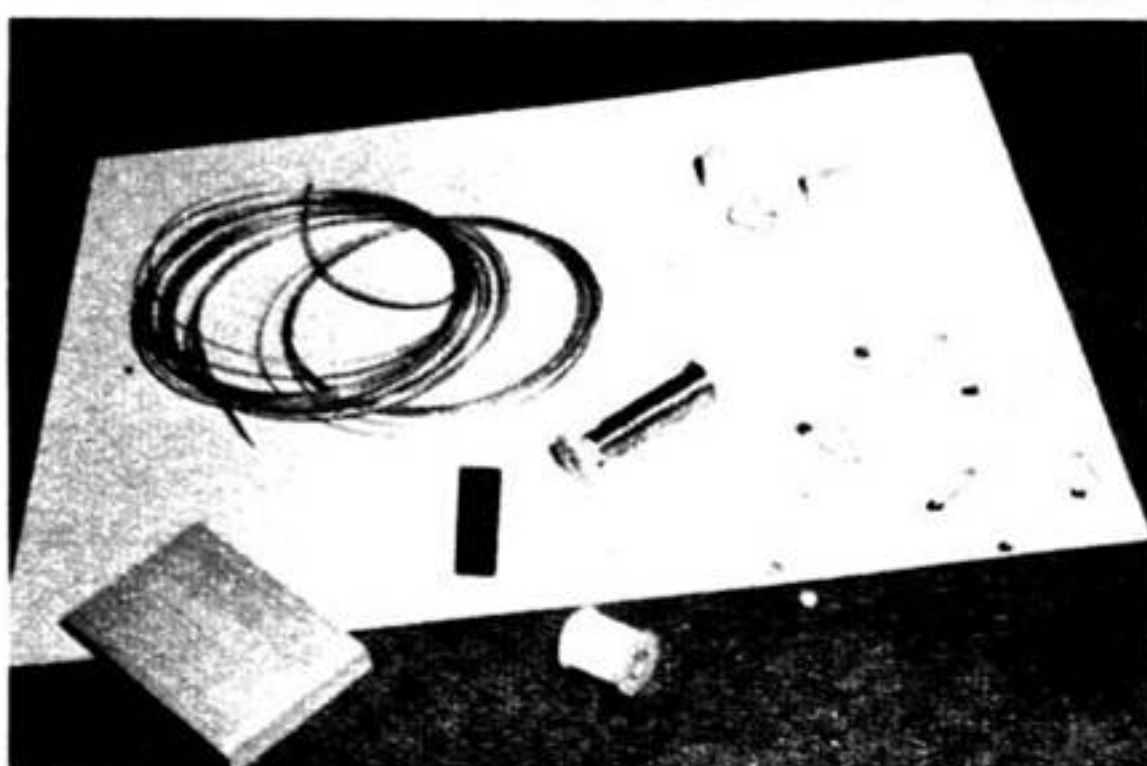
- Découpez deux rectangles de carton de 9/5,5 cm (N).
- Coupez les têtes de 4 épingles de nourrice et collez les pointes entre les plaques de carton (O).
- Coupez un fil de fer de 27 cm et faites la poignée (P) maintenue par un rectangle de carton (Q).
- Pour maintenir les autos en place sur la plate-forme, collez deux rectangles de carton pliés (R).

JEAN-MICHEL.



ASCENSEUR POUR AUTOS

ADAPTABLE SUR LE GRAND CIRCUIT PILOTE



Astérix

DESSINS: **UDERZO**

TEXTE: **ROSENNY**

LE GAULOIS

RESUME. — Ayant goûté de la potion magique préparée par son prisonnier, le druide Panoramix, Caius Bonus se croit devenu un surhomme.



LE TOUR DE FRANCE 1919

LE ROMAN VRAI DU 1^{er} MAILLOT JAUNE

Vainqueur des Tours de France 1913 et 1914, le Belge Philippe Thys était le grand favori du Tour 1919. Malade, Thys abandonna cependant au cours de la première étape Paris-Le Havre.



La grande guerre qui vient de finir n'a pas épargné le cyclisme. Trois vainqueurs du Tour tombés champ d'honneur : Faber (1909), Lapize (1910) Petit-Breton (1907-1908). Desgrange, malgré problèmes de ravitaillement, organise le Tour

Reprenant la tradition d'avant 1914, les engagés de ce XIII^e Tour de France vont défilier de la Concorde au Parc des Princes. Et, sur la plus belle place du monde, demeurent encore les canons de la victoire qu'ont apportés jusque-là les soldats triomphants.



A trois heures du matin, ce dimanche 29 juin 1919, le Tour part. Sur les mauvais pavés, la course est neutralisée jusqu'à Argenteuil. Les coureurs roulent derrière la voiture de « L'Auto ». Francis Pélissier fait une chute et perd deux heures à réparer.



En tête, la sélection s'est rapidement effectuée et un groupe d'une dizaine d'hommes fonce vers Le Havre, terme de la première étape. Cinq mille spectateurs à Amiens. A Sotteville, le Belge Van Daele et Christophe ont déjà cinq minutes d'avance.



Drame dans le peloton. Philippe Thys, vainqueur des Tours de France 1913 et 1914, est souffrant, il se tient le ventre. Bon Samaritain, Rossius passe un bidon au grand favori du Tour 1919. Il oublie seulement qu'il est interdit d'aider un concurrent.



En tête, Christophe et Van Daele. Vont-ils gagner au Havre ? Rossius, Henri Pélissier et Scieur reviennent fort ; quant à Thys, il est en pleine perdition. Jean Alavoine, lui, manque de sommeil, et il va piquer un petit somme entre Dieppe et Fécamp.

La semaine prochaine : ROSSIUS VAINQUEUR, MAIS HENRI PÉLISSIER LEADER.

Grand Concours " FÊTE DES PÈRES "

19
JUN

GAGNEZ CETTE MAGNIFIQUE CAMÉRA 8 mm

EN OFFRANT UN BRIQUET
" JOUR DE FÊTE "

FLAMINAIRE

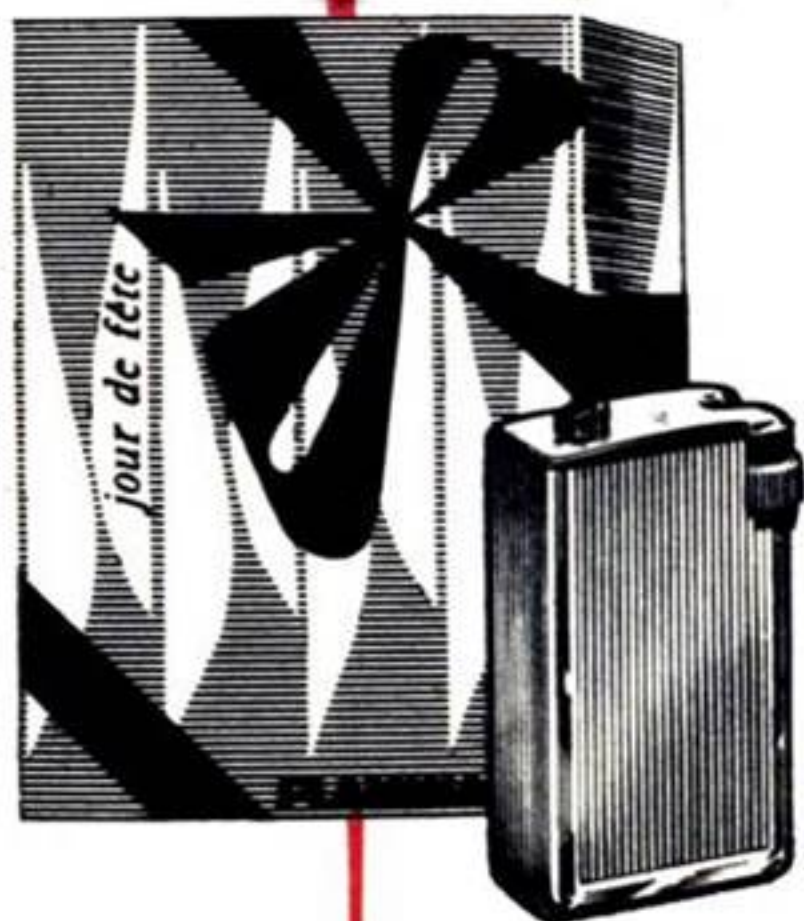


Comment gagner ?

- Achetez le briquet " Jour de Fête " (25 NF) .
- A l'intérieur de sa boîte, vous trouverez une carte " spécial-concours " .
- Réalisez, sur cette carte, un très joli dessin que vous offrirez à votre père en même temps que le briquet.
- Envoyez ensuite ce dessin au " Concours Fête des Pères " .

et vous pourrez gagner LA CAMERA, 1 électrophone, une tente de camping, des patins à glace, une tenue de danseuse, un ensemble de chasse sous-marine...

Demandez vite le briquet " Jour de Fête " chez tous les dépositaires FLAMINAIRE





LA PASSE, SYMBOLE DU JEU D'ÉQUIPE

Après avoir expliqué les règles et le déroulement d'une partie de rugby, François Moncla vous a dit, la semaine dernière, que le ballon est considéré en rugby comme un véritable trésor : on lutte pour lui et sa possession est capitale. Lorsqu'on le possède, il faut donc en prendre un soin jaloux. Après avoir appris à le tenir, à le contrôler efficacement avec les mains, François Moncla vous enseigne maintenant les différentes façons de le transmettre.

La passe, en rugby, est un acte sacré. Celui qui garde longtemps la balle, commet presque toujours une faute par excès d'individualisme. Le rugby, je vous l'ai déjà dit, est, avant tout, un sport collectif ; un homme seul ne peut pas grand-chose, il faut attaquer et défendre en

commun, donc il faut que le ballon circule ; mais encore faut-il qu'il circule bien.

Une passe faite en avant suffit à briser une attaque par la propre faute de l'attaquant ; une passe mal faite provoque la faute du partenaire ou l'interception de l'adversaire et, là en-

1. La passe arrêtée. Debet, qui fut champion de France avec le Racing, en 1959, regarde le partenaire à qui la passe est destinée. Il prend appui sur le pied intérieur, le plus proche du partenaire. La prise de ballon est excellente, le buste bien dégagé. Un simple balancement des bras : la passe sera bonne.

2. La passe en course. Là encore, il faut bien regarder son partenaire. Le pied extérieur sert de point d'appui, et l'on reste parfaitement libre de ses mouvements.



core, tout est gâché. Il faut donc s'appliquer à bien transmettre le ballon.

Au cours d'une partie de rugby, il y a maintes façons de faire une passe, mais il y a tout de même une base de gestes classiques.

LA PASSE ARRÊTÉE

Tout d'abord effectuons une passe arrêtée.

Premier soin : bien regarder le partenaire. Pour une passe à droite, le pied droit sera placé en arrière, tourné vers le partenaire dans le sens de la trajectoire, pour bien dégager le bassin et le buste. C'est ce pied qui servira de point d'appui.

Au moment de faire la passe, on avance ce pied d'appui vers le partenaire, puis on fléchit le buste.

Les bras n'ont encore rien fait, c'est maintenant à eux de jouer. Le ballon est, comme nous l'avons vu la semaine dernière, tenu par dessous, la pointe dirigée vers le bas, les bras sont tendus ; le ballon est nettement au-dessous de la ceinture.

La passe proprement dite se fait par un balancement des bras toujours souples.

Il faut accompagner le mouvement par une poussée de la jambe d'appui, celle qui est le plus près du partenaire, et par un fouetté des doigts au moment où le ballon quitte les mains.

Pour que la trajectoire soit bonne, il est nécessaire que les bras continuent leur mouvement après le départ du ballon et que celui-ci quitte les mains avant que les bras soient arrivés à l'horizontale.

Ce mouvement, il vous est facile de le pratiquer à deux ou trois sur un terrain, même dans une cour d'école ou sur la plage. C'est un peu la passe classique du demi de mêlée.

LA PASSE EN COURSE

La passe en course est, bien entendu, la plus employée dans le jeu, mais elle retient les principes essentiels de cette passe arrêtée et, là encore, il faut bien regarder son partenaire.

En courant, il faudra allonger la dernière foulée. On prend appui sur le talon extérieur par rapport au partenaire à qui l'on veut effectuer la passe. C'est ainsi que le talon droit servira

de point d'appui si la passe se fait à gauche et qu'on contraire l'appui se fera sur le talon gauche pour passer à droite. Ainsi le mouvement est aisé et naturel sans contorsions inutiles.

Cette passe en course se fait de façon semblable à la passe arrêtée que je vous ai démontrée plus haut.

1° Légère flexion et rotation du buste ;

2° Les bras font pivoter le ballon toujours la pointe en bas, les pouces tournés vers le partenaire ;

3° Balancement des bras avec fouetté final et accompagnement du mouvement.

Au moment de la passe, on est nettement tourné vers son partenaire ; cela a l'avantage de protéger contre un plaquage de l'adversaire qui ne peut plaquer qu'aux hanches.

SOIGNER LES PASSES

Maintenant, il ne vous reste plus qu'à vous entraîner à passer la balle. En fait, je ne devrais pas dire « passer » la balle, mais « donner » la balle. En effet, nous avons vu qu'en rugby le ballon est un véritable trésor convoité par tous les joueurs : il faut soigner tout particulièrement la façon de donner et celle de recevoir.

Une passe doit être faite à hauteur de ceinture, pour que celui qui la reçoit ne soit pas obligé de freiner sa course pour cueillir une balle trop haute ou pour ramasser une balle trop basse. D'autre part, il n'est nullement besoin de faire des passes sèches en « coup de fusil » : en effet, la vitesse d'arrivée du ballon s'ajoute à la vitesse du joueur et cela provoque souvent des fautes de mains. La passe doit être amortie car, ainsi, elle est prise franchement.

En rugby, la vitesse de conception et d'exécution est reine, mais il ne faut pas confondre vitesse et précipitation.

à la semaine prochaine
prochaine
Moncla

La semaine prochaine :
JEUX DE PASSES

UNE AVENTURE DE "L'HOMME À LA VOITURE ROUGE"

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME. — Sur l'« Atoll Alpha », les volontaires pour le premier vol interplanétaire subissent un entraînement inhumain qui doit durcir leur corps et annihiler leur volonté. Sous la dure autorité du chef, « l'Epreuve », Stephen — « l'Homme à la voiture rouge » — et son ami Claude Perguet ont déjà connu de cruelles épreuves. Ils sont maintenant séparés, chacun « travaillé » avec un partenaire inconnu.

IX

« L'INUTILE EFFORT »

Une impasse, voilà ! et ce mur que je sens devant moi, auquel je me heurte, il est aussi dans mon cerveau. Au fond de moi-même, mon courage est également arrivé dans une impasse. Je me sens affreusement seul, avec le copain à mes pieds qui, peut-être, est déjà mort... Oh ! oui, tiens... j'abandonne... et déjà, je vais m'allonger sur le sol à côté de « La Tomato »... Oui... m'allonger, fermer les yeux, et attendre... attendre sans espoir de rien. Vide d'idées, vide comme ce souterrain, où le moindre geste coûte un effort surhumain... Voilà...

Voilà !... m'allonger doucement sur le sol et attendre. Et comme je commence à m'étendre, tel que je le dis, je sens le corps de « La Tomato » près de moi. Ce contact me fait un curieux effet. Il déclenche soudain une question :

« Est-ce que j'ai le droit de tout laisser tomber ? M'abandonner moi-même, c'est mon affaire, ça me regarde... mais abandonner un autre !... Tout seul, on peut faire ce qu'on veut ! mais quand on est deux... quand, sur les deux, il y en a un à sauver... car il est peut-être encore temps de le sauver, ce gars-là... lui, « La To-

mate », s'il pouvait donner son avis, il ne serait peut-être pas d'accord pour tout abandonner... et en supposant que ce soit moi, ce corps inerte... peut-être que « La Tomato », ne se poserait pas tant de questions. Il ne penserait qu'à me sauver, un point c'est tout... Lorsqu'on est deux, on n'a pas le droit de ne décider que pour soi-même... Que je l'aie voulu ou non, le fait est là ! « La Tomato » et moi, nous formons une équipe, c'est-à-dire une espèce de vie unique, une sorte de même destinée à deux corps.

Et, tandis que j'hésite maintenant à m'allonger sur le sol, une autre idée tournoie dans mon esprit. Si je ne reviens pas, qu'est-ce que fera Perguet, hein ?... Quand il va voir que je suis resté dans ce cercle de vide... je le connais, Perguet !... Il refera le chemin... il fera des pieds et des mains pour venir me rechercher. Il risquera sa peau pour moi, à cause de moi. Ça, j'en suis sûr... il la risquera... tout ça parce que le ressort de mon courage s'est détendu... parce que je ne trouve plus la volonté de faire un effort, parce qu'il est toujours plus facile d'abandonner !

Et je sens les idées qui courent dans ma tête, qui courent et qui tourbillonnent, parfois claires, parfois confuses, mais il y en a trop pour que je ne me rende pas compte qu'abandonner serait une lâcheté. Et tu sais, bonhomme, pour ton parrain, la lâcheté, c'est le plus grand crime qu'un homme puisse commettre... oui, un vrai crime ! car, en définitive, ce qu'un homme a peur de faire, ce sont les autres qui doivent l'accomplir.

Alors voilà ! je me redresse lentement, pesamment et je recommence à tâter le mur qui est devant moi, afin de trouver une issue. Combien de temps la chose a-t-elle duré, je ne sais... je crois avoir exploré du bout des doigts, centimètre par centimètre, une incroyable surface de rugosité. Aussi haut que je pouvais atteindre, je tâtais, et quand j'eus terminé mon exploration à hauteur d'homme, je la re-

commençai un peu plus bas, et puis encore plus bas. Soudain, je sentis, au bas du mur, une sorte de faille dont j'évaluai la largeur au jugé... elle me parut suffisante pour qu'un corps d'homme s'y glisse.

Je jaugeais sa hauteur à environ cinquante centimètres. Je m'y engouffrai jusqu'à mi-corps et j'étendis le bras droit pour me rendre compte si cette ouverture ne

tenant, le tout est de nous y glisser tous les deux. Je crois qu'en le tirant, ça ira mieux. J'entre donc le premier en rampant à reculons, puis j'agrippe « La Tomato » par les épaules et, de toutes mes forces, mes muscles tendus à craquer, je tire...

C'est comme si je tirais une montagne. Il faut m'y reprendre à trois fois pour que

« Une espèce de supplice qui n'en finit plus. La crampe torture les muscles de mes bras. J'ai l'impression que mes poumons vont éclater... »

s'arrêtait pas brutalement, si elle avait des chances de se prolonger... Oui. Il me semblait qu'il y avait là une possibilité de cheminer à travers ce trou de rat. Bien entendu, je ne savais pas s'il s'agissait d'une issue véritable, mais enfin je n'avais plus rien à perdre.

Bon. Je reviens donc en arrière et, avec quelque peine, je retrouve le corps de « La Tomato » que j'avais laissé à terre. Tout en le recherchant, inconsciemment, j'espérais qu'il serait revenu à lui, mais je me rendis vite compte qu'il était exactement dans le même état d'immobilité. Alors l'idée qu'il était mort se fit encore plus violente.

D'abord, je recommence à pousser ce corps en direction de la faille que j'ai découverte et, à nouveau, mon souffle se fait court. Nous voici devant le trou. Main-

je sente le corps avancer vers moi de quelques centimètres. Je m'interdis de penser à ce que peut encore être la longueur du parcours, car le désespoir me guette ; je sens que, cette fois, si je cède, je ne m'en sortirai pas.

Je m'y reprends comme ça : j'aspire et je tire, puis je souffle. Repos. Nouvelle aspiration, nouvelle tirée. Je souffle. Nouveau repos. Peu à peu, je gagne du terrain. Nous voici maintenant engagés tous les deux dans ce boyau où tout mouvement m'est pratiquement impossible, sinon ramper à reculons et tirer le copain dans le même geste horizontal.

Une espèce de supplice qui n'en finit plus. La crampe torture les muscles de mes bras. Ma respiration devient à ce point haletante et chaude que j'ai l'impression que mes poumons vont éclater.

RIVIÈRE : du travail pour mon directeur technique

**LES CARNETS DE
ROGER RIVIÈRE**


J'ai éprouvé une grande joie en voyant mon excellent ami, le Britannique Simpson, gagner avec éclat dans le Tour du Sud-Est.

LES JOURS s'écoulent qui nous rapprochent du Tour de France. Avec les premières chaleurs, les effectifs du cyclisme sur route ont subi des mutations et de nouveaux personnages apparaissent aujourd'hui qui occupent les places laissées vacantes par quelques cracks du début de la saison. Je pense au Belge De Cadooter, vainqueur du Tour des Flandres, qui avait manifesté l'intention de participer au Tour de France. Aux dernières nouvelles, le Flamand revisiterait sa position. Trop éprouvé par sa dure et brillante campagne printanière, il renoncerait aux courses par étapes afin de se consacrer exclusivement au Championnat du monde sur route, qui aurait lieu au mois d'août prochain, dans la région de Chemnitz, en Allemagne de l'Est.

Ce revirement de De Cadooter apporte de l'eau à mon moulin quand j'affirme qu'il est toujours dangereux de disperser ses forces dans les épreuves classiques d'un jour et dans les grandes courses par étapes.

J'ai pensé souvent à ce problème durant le récent Tour du Sud-Est où je m'étais

engagé à deux fins : continuer mon rodage en vue du Tour et donner un coup de main à mes coéquipiers. Cette opération a pris une bonne tournure finalement, puisque mon ami, le Britannique Simpson, a remporté une première grande victoire sur le sol français. Son comportement au cours de cette épreuve assez accidentée et très animée, de même que la manière élégante dont il s'est hissé au sommet du Mont Ventoux, ont confirmé tout le bien que je pensais de lui.

A Marseille, au soir de l'arrivée, les journalistes m'ont interviewé pour savoir le fond de ma pensée.

— Etes-vous satisfait de votre condition physique ? m'a-t-on demandé.

— Oui, ai-je répondu.

— On vous a très peu remarqué durant ces derniers jours.

— C'est vrai... Mais je n'étais pas venu au Tour du Sud-Est pour me faire remarquer.

J'ai conduit ma course avec beaucoup de prudence et je n'ai jamais recherché un succès personnel.

Dans le Mont Ventoux — une difficulté de première grandeur pour un cycliste — j'ai appuyé un peu plus fort sur les pédales... pour voir. L'expérience m'a satisfait et j'ai franchi le sommet en cinquième position.

Ma confiance reste donc au beau fixe et je sens venir la grande forme. Cette sensation me comble de joie.

ET LES ÉQUIPIERS ?

Marcel Bidot, sélectionneur et directeur technique de l'équipe de France, a déjà retenu 7 coureurs dont je vous rappelle les noms : Anquetil, Darrigade, Everaert, Graczyk, Privat, Anglade et... Rivière. Cette première liste a fort belle allure. L'entrée dans l'équipe de France de Henry Anglade était attendue. C'est un coureur sérieux qui aborde le Tour avec des forces neuves, car une malencontreuse chute, lors de Paris-Roubaix lui a imposé un mois de repos complet. A l'exception du champion de France qui mettra son titre en jeu, le 12 juin prochain, à Reims, tous les autres sélectionnés de Marcel Bidot figuraient déjà dans l'équipe de France l'an passé.

Si je devais émettre un vœu, ce serait pour souhaiter que l'harmonie entre les Français soit meilleure qu'elle ne le fut l'an passé.

L'idée de retrouver Pierre Everaert m'a fait plaisir, car il est bon d'avoir des amis dans une épreuve aussi exigeante que le Tour de France. Or, les sept premiers sélectionnés sont pour la plupart animés d'ambitions personnelles. Anquetil, Anglade et moi-même, songeons à gagner le Tour. Je suppose par ailleurs que Graczyk et Darrigade essaieront d'obtenir des victoires d'étape, durant la première partie du Tour en tout cas.

Et les équipiers ? J'attends avec impatience le deuxième train de sélectionnés... avec l'espoir d'y trouver quelques équipiers solides : Jean-Claude Annaert et François Mahé par exemple.

Depuis quelques jours, je lis attentivement la presse et plus précisément les articles qui concernent le Tour d'Italie, où Jacques Anquetil livre une dure bataille. Le comportement de mon ami... et adversaire m'intéresse au plus haut point. Ses réactions dans la montagne — où Charly Gaul l'attaquera de front — me fourniront des indications utiles sur ses possibilités actuelles, car je ne vous apprendrai rien en disant que le Normand et moi-même serons encore rivaux dans les Pyrénées et les Alpes. Cette rivalité, à laquelle il ne nous est pas possible d'échapper, inquiète beaucoup Marcel Bidot, m'a-t-on dit, mais je reste persuadé qu'une mise au point préalable, une sorte de protocole qui régirait nos droits et nos devoirs réciproques au sein de l'équipe de France, éviterait les tiraillements et les heurts dont nous avons tous souffert l'an passé. J'accepterai volontiers de donner un coup de main à Anquetil dans la mesure où il prendra le même engagement à mon égard. C'est à Marcel Bidot de réaliser cette union indispensable et de cimenter son équipe. La victoire des Français est à ce prix.

Rivière

(A suivre.)

Nouvelle pensée terrifiante qui me monte à la tête malgré moi :

« Et, si ma bouteille d'oxygène allait se vider ! » Depuis combien de temps suis-je là ? Aurai-je suffisamment de réserve dans cette bouteille pour aller jusqu'au bout ? Et je me débats contre cette idée. Une véritable lutte qui vient s'ajouter à l'effort physique insoutenable.

Je sens que je mollis ; mes doigts se crispent de plus en plus difficilement sur les épaules de « La Tomate » et il me semble que ce corps devient de plus en plus lourd. Lutte avec la mort, contre la mort et pour sauver quoi ?... peut-être un mort. Mais non, je ne veux pas penser. Il ne faut pas que je pense. Il faut que je vide mon cerveau, que je devienne une brute, une machine. J'aspire et je tire. Je souffle, repos.

Tu comprends, Didier, j'insiste là-dessus, et tu as peut-être l'impression que ce n'est pas une histoire que je te raconte. En fait, bien sûr qu'il ne se passe rien d'autre que l'histoire d'un effort surhumain, mais au fond, tu vois, l'effort que peut fournir un homme, dans certaines circonstances, est à ce point extraordinaire que c'est, en soi-même, une aventure !

En fait, la transformation de l'homme, cette transformation exigée par « L'Epreuve », se poursuivait implacablement : ne plus penser, devenir une brute !

Depuis notre arrivée sur l'Atoll Alpha, tous nos efforts aboutissaient à cela : Devenir une brute ! Même pour sauver un homme, il fallait devenir une brute.

Mon orgueil, à ce moment-là, résidait dans une seule possibilité : sauver un homme.

Voilà que j'ai enfin parcouru le trajet dans le boyau d'enfer et je me rends compte que c'en est terminé par je ne sais quel instinct, qui me fait me redresser lentement sans que la voûte pèse sur mon dos.

Écoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

Maintenant, quand je tire, je peux écarteler les coudes sans que les parois me les rabattent le long du corps. Je me redresse encore un peu plus et encore un peu plus, et me voilà debout. Toujours en pleine obscurité, mais avec de l'espace autour de moi. Après cet interminable boyau dans lequel je me sentais devenir un animal au fond d'un terrier, le fait de cette liberté

de mouvements qui m'était soudain accordée me parut une véritable récompense.

Je tire à moi le corps de « La Tomate » dans un dernier effort.

Je m'accorde quelques secondes pour souffler. Je m'assieds près du corps et je laisse, à l'intérieur de mon scaphandre, ma sueur se refroidir.

Mon cœur reprend lentement son rythme normal. J'aspire à grands coups dans mon masque et, de nouveau, me vient cette idée obsédante :

« La réserve d'oxygène sera-t-elle suffisante ? »

Aussitôt je réduis mes aspirations, je les mesure, j'essaie de ne respirer qu'au quart de la normale. Puis je me mets en position de pousser à nouveau « La Tomate » devant moi. A ma grande surprise, ce corps pesant est devenu soudain beaucoup plus léger. Il roule devant moi sous une poussée normale. Aussitôt je réalise que l'endroit où je me trouve, en ce moment, contient une atmosphère qui n'est plus raréfiée. Mes gestes eux-mêmes ont repris leur aisance et mes muscles leur souplesse. A cette constatation, une joie indicible me monte à la gorge et me serre le cœur. J'ai envie de pleurer.

Je soulève le corps du copain et je le prends dans mes bras. Droit devant moi, j'avance, sans effort ; j'aperçois soudain, sur ma droite, et très loin encore, une sorte de leur blancâtre. Et cette leur matérielle devient pour moi le symbole de la vie retrouvée.

Aussi vite que je peux, je me dirige dans cette direction. Je ne sens plus la fatigue. J'avance j'avance, je cours presque. Devant moi, la leur blanche s'élargit. Je goûte déjà l'instant d'y entrer, de m'y baigner.

La voilà devant moi, rassurante, palpable. J'accède déjà au halo qu'elle répand. Je commence

à voir clair. Je distingue déjà une salle dallée qui réfléchit cette lumière. Encore vingt pas peut-être, et je suis libre.

Instinctivement, je me retourne comme pour maudire cette ombre que j'abandonne derrière moi, et dans laquelle j'ai failli laisser ma vie, puis je reprends la marche en avant. Et tandis que je franchis les derniers mètres qui me séparent de la lumière du jour — ou tout au moins de ce que je crois être le jour — une immense fierté m'envahit : au prix de tant d'efforts, de mon existence même, en quelque état qu'il puisse être, j'ai ramené mon coéquipier. Et ça, « L'Epreuve » n'y pourra rien. Je pourrai lui cracher au visage qu'en dépit de toutes ses contraintes et théories, il n'a pas détruit en moi la seule chose valable à mes yeux :

Etre un homme !

Et tandis que cette pensée joyeuse m'envahit, devant moi, en plein centre de la lumière, une silhouette se dessine, droite sur les jambes, le casque du scaphandre sous son bras, une silhouette qui ne m'est pas inconnue, et qui m'attend.

Encore quelques pas. J'entre à mon tour dans la lumière. Je suis face à la silhouette et je reconnais ce visage écarlate. Ces yeux qui me regardent avec reproche et cette bouche qui me lance :

— Alors, tu peux pas te grouiller un peu !...

Je n'en crois ni mes yeux, ni mes oreilles. J'ai devant moi, goguenard et bien vivant, « La Tomate », en pleine forme, que ce passage dans le vide et dans la nuit n'a nullement affecté.

Ahuri, hébété, je regarde alors ce que je porte dans les bras. Je m'aperçois avec horreur que ce corps, pour lequel j'ai risqué ma vie, n'est qu'un dérisoire mannequin, bourré de son et revêtu d'un scaphandre.

(A suivre.)

**LA SEMAINE PROCHAINE :
TRIOMPHE DE LA BRUTE**





JACKO ET LES AUTOS **PAX** A TRAVERS LE MONDE

JACKO FAIT DES REPORTAGES SUR LES VOITURES QUI ONT SERVI DE MODELES AUX PETITES AUTOS DES PAQUETS DE LESSIVE PAX (MODELES NORMAL ET FAMILIAL). ACTUELLEMENT JACKO, QUI POURSUIT SON SEJOUR AUX U.S.A. EST AU DEPART DU RALLYE DES MONTAGNES ROCHEUSES, EPREUVE OU LES PETITES VOITURES DE SPORT EUROPEENNES FONT LA LOI.



AVEC MA PORSCHE CARRERA BIEN MISE AU POINT, JE SUIS IMBATTABLE DANS MA CATEGORIE : 1587,5 CM³ DE CYLINDREE, 115 CV. ELLE ATTEINT A 6500 TOURS MINUTE FACILEMENT LES 200 KMS A L'HEURE...



ON VERIFIE UNE DERNIERE FOIS LES VOITURES. ICI UNE MERCEDES 190SL CYLINDREE 1897 CM³ - 90 CV A 5000 TOURS MINUTE VITESSE 145 KMS A L'HEURE - POIDS : 1.110 KGS.



13 H 30... PORSCHE N° 133 ! PARTEZ !



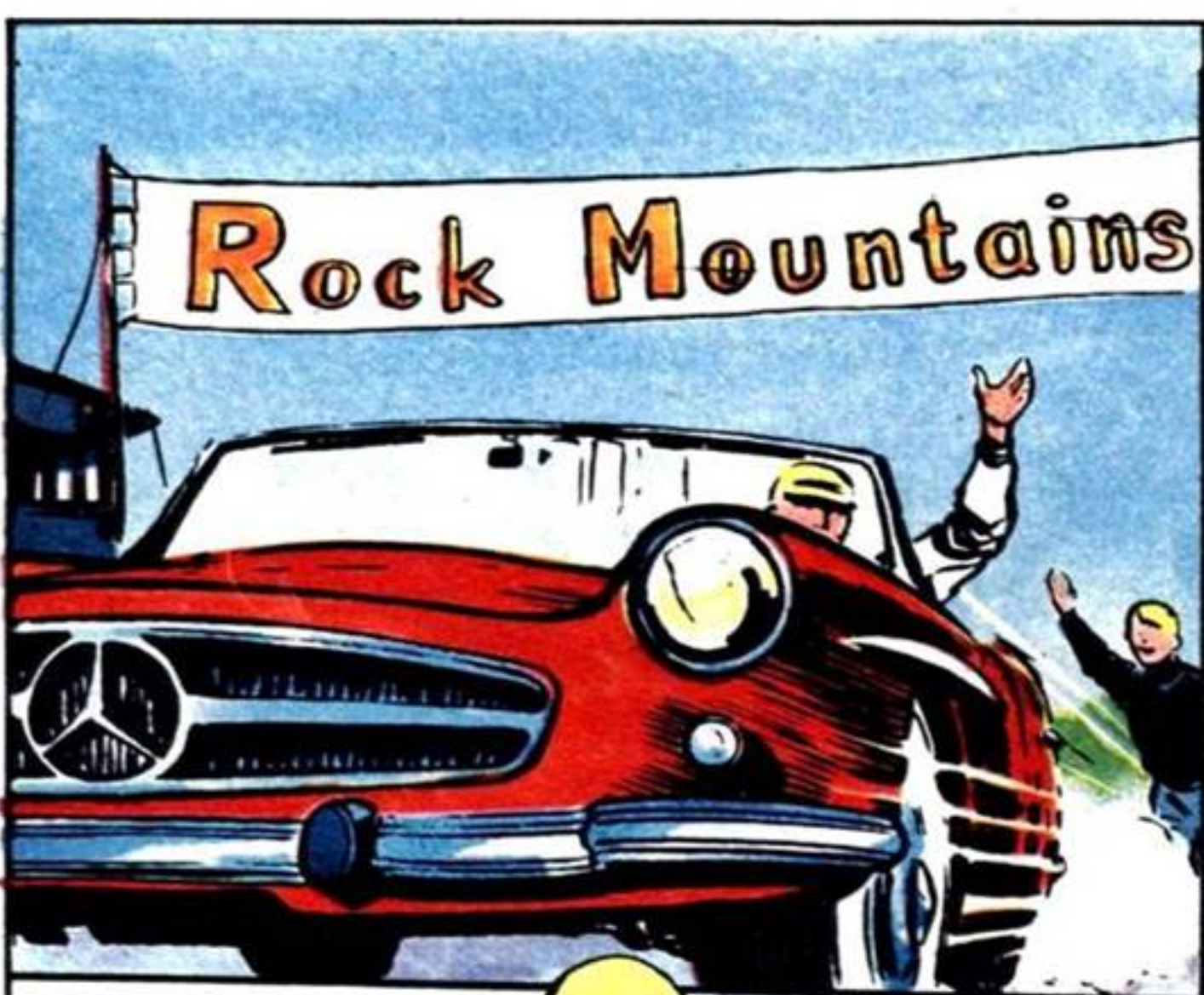
LE PILOTE DE LA MERCEDES QUI DOIT PARTIR A 13 H 40 SE PRECIPITE VERS SA VOITURE, MAIS IL NA PAS VU LA PORSCHE PARTIR... HE ! ATTENTION !



JACKO A RETENU A TEMPS LE PILOTE, QUI PERD L'EQUILIBRE.



13 H 40... OUF ! IL AURAIT DU NE JAMAIS PARTIR. Rock-Mo



AVOUE QUE TU AS JOUE AVEC CES AUTOS TOI AUSSI !!

...FINALEMENT LA PORSCHE A GAGNE EN TOUTES CATEGORIES - QUELLE VOITURE FORMIDABLE ! TACHE DE M'EN TROUVER DANS LES PAQUETS DE PAX. J'AI DES TAB D'IDEES POUR JOUER AVEC ! A LA SEMAINE PROCHAINE !



J'AI FINI DE REPASSER LES CHEMISES DE JACKO, VOIS COMME ELLES SONT PROPRES ! MERCI PAX ! VRAIMENT, C'EST CE QU'IL Y A DE MIEUX POUR LA LESSIVE... ET MAINTENANT, VIOLETTE, VEUX-TU RANGER LA COLLECTION D'AUTOS DE JACKO. J'AI DU MELANGER LES COULEURS EN AJOUTANT LES PETITES AUTOS DE SPORT QUE J'AI TROUVEES HIER DANS MES PAQUETS DE PAX FAMILIAL.



LA MERCEDES 190SL ET LA PORSCHE FONT PARTIE D'UNE SERIE DE 12 VOITURES (EN 11 COULEURS) QUE L'ON TROUVE GRATUITEMENT DANS LES PAQUETS DE PAX MODELE FAMILIAL.



Michel TANGUY



RÉSUMÉ. — Saint-Hélér, perdu dans les montagnes enneigées de l'Anti-Atlas, est recherché par tous les appareils de l'Ecole de Chasse de Meknès. Son moniteur, Darnier, a été abattu par un « jet » inconnu qui voulait retrouver l'ogive d'une fusée ultra-secrète.

DESSINS : **UDERZO**

TEXTE : **J.M. CHARLIER**



LA NEIGE ET LA PENTE SUR LAQUELLE J'AI GLISSÉ, ONT AMORTI MA CHUTE... JE... C'EST MIRACULEUX... JE N'AI RIEN DE CASSÉ !...



DU DIABLE SI JE SAIS OÙ JE ME TROUVE... ON DOIT SÛREMENT ME RECHERCHER MAIS MON ZINC A DÛ TOMBER LOIN D'ICI... ET JE N'AI PAS UNE CHANCE SUR MILLE D'ÊTRE APERÇU AU FOND DE CE TROU !...



IL FAUT QUE J'ESSAIE DE SORTIR D'ICI PAR MES PROPRES MOYENS, DE GAGNER UN ENDROIT BEAUCOUP PLUS EN VUE... PEUT-ÊTRE ATTEINDRAI-JE UN DOUAR ?...

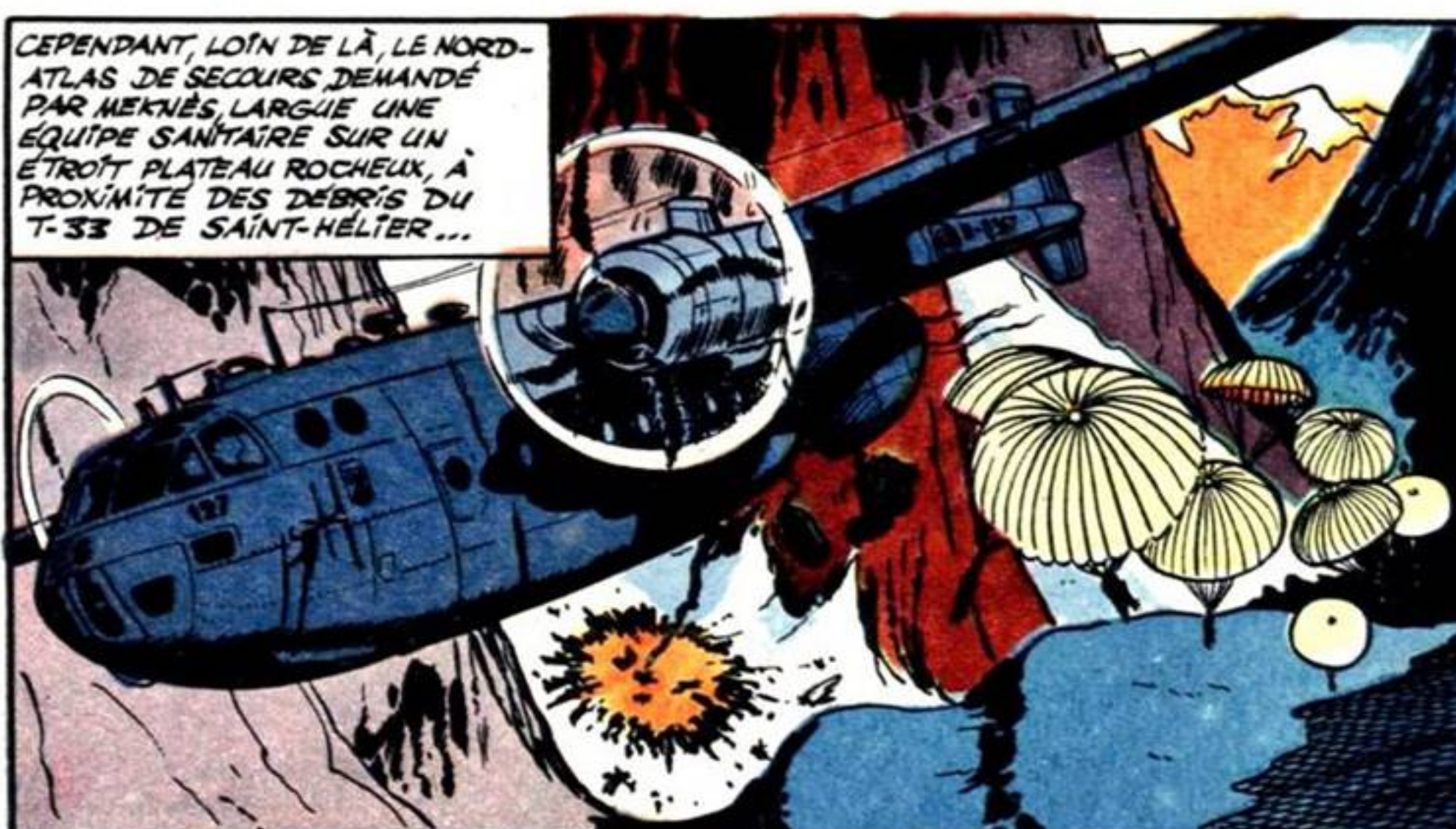
HOU... MA CHEVILLE !...

(I) VILLAGE



BOÛTANT, HALETANT À CAUSE DE L'ALTITUDE SAINT-HÉLÉR S'EST MIS EN ROUTE, SE TRAINANT PÉNIBLEMENT AU FLANC DES MONTAGNES ABRUPTES... MAIS UNE ANGOÏSSE LANÇINANTE LUI BROIE LE CŒUR, LUI FAIT OUBLIER SES SOUFFRANCES PHYSIQUES...

DARNIER... DARNIER EST MORT PAR MA FAUTE ! À CAUSE DE MA LÂCHETÉ !... JE... JE SUIS UN SALAUD... UN CRIMINEL !...



CEPENDANT, LOIN DE LÀ, LE NORD-ATLAS DE SECOURS DEMANDE PAR MEKNEË, LARGUE UNE ÉQUIPE SANITAIRE SUR UN ÉTROIT PLATEAU ROCHEUX, À PROXIMITÉ DES DÉBRIS DU T-33 DE SAINT-HÉLÉR...



ET UN QUART D'HEURE PLUS TARD...

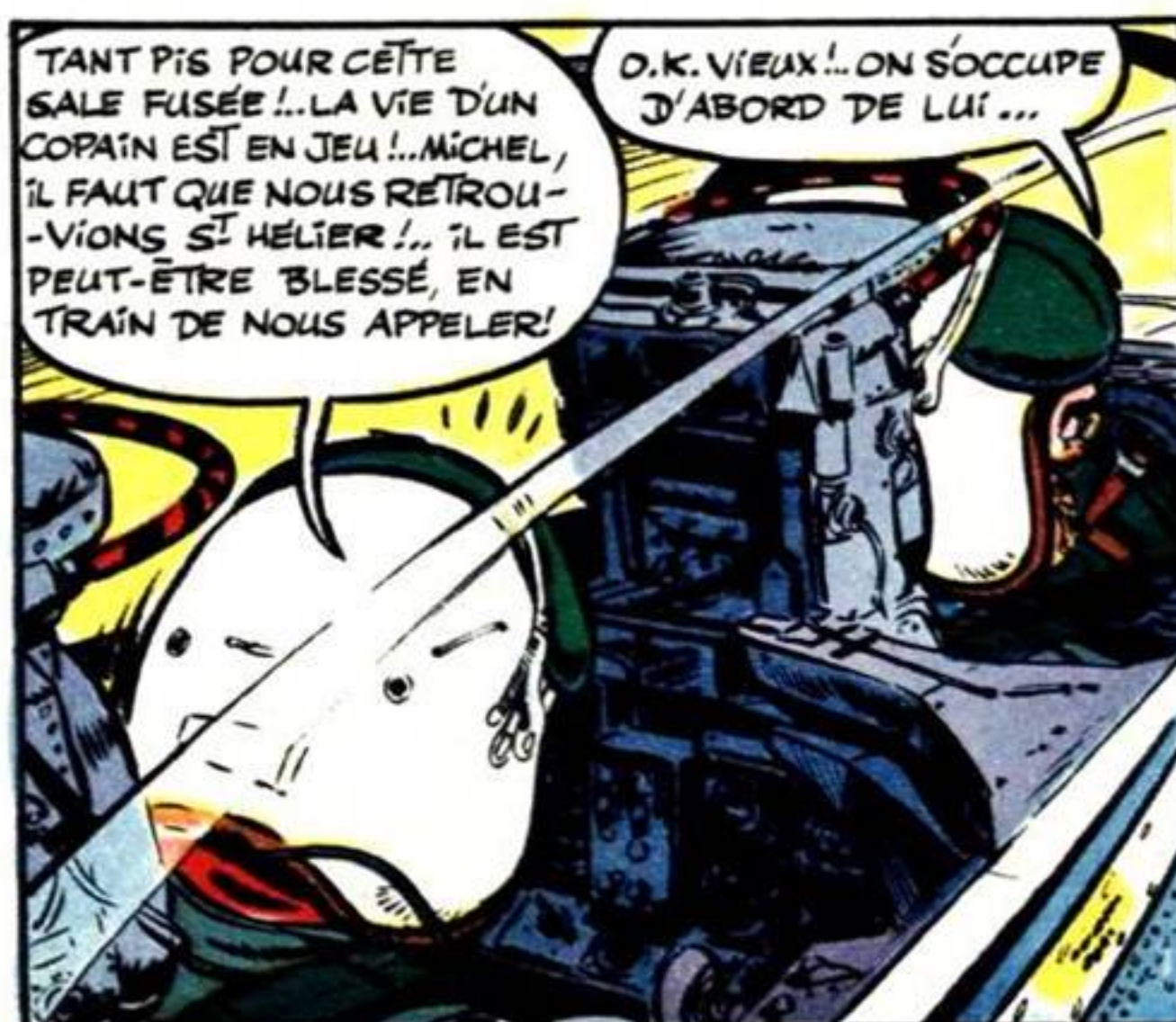
...MAIS N'AVONS TROUVÉ AUCUN CORPS DANS LES DÉBRIS CALCINÉS... LE PILOTE A RÉUSSI À S'ÉJECTER... ENTAMONS RECHERCHES... PRIÈRE SIGNALER CECI, À TOUS AVIONS EN VOL !... OUT (E) !...

(II) TERMINE



LA NOUVELLE TRANSMISE PAR L'ÉQUIPE DE SECOURS, VOLE SUR LES ONDES, ET...

TANGUY !... TU... TU AS ENTENDU ?... SAINT-HÉLÉR EST PEUT-ÊTRE VIVANT !... IL A PU SAUTER À TEMPS !...



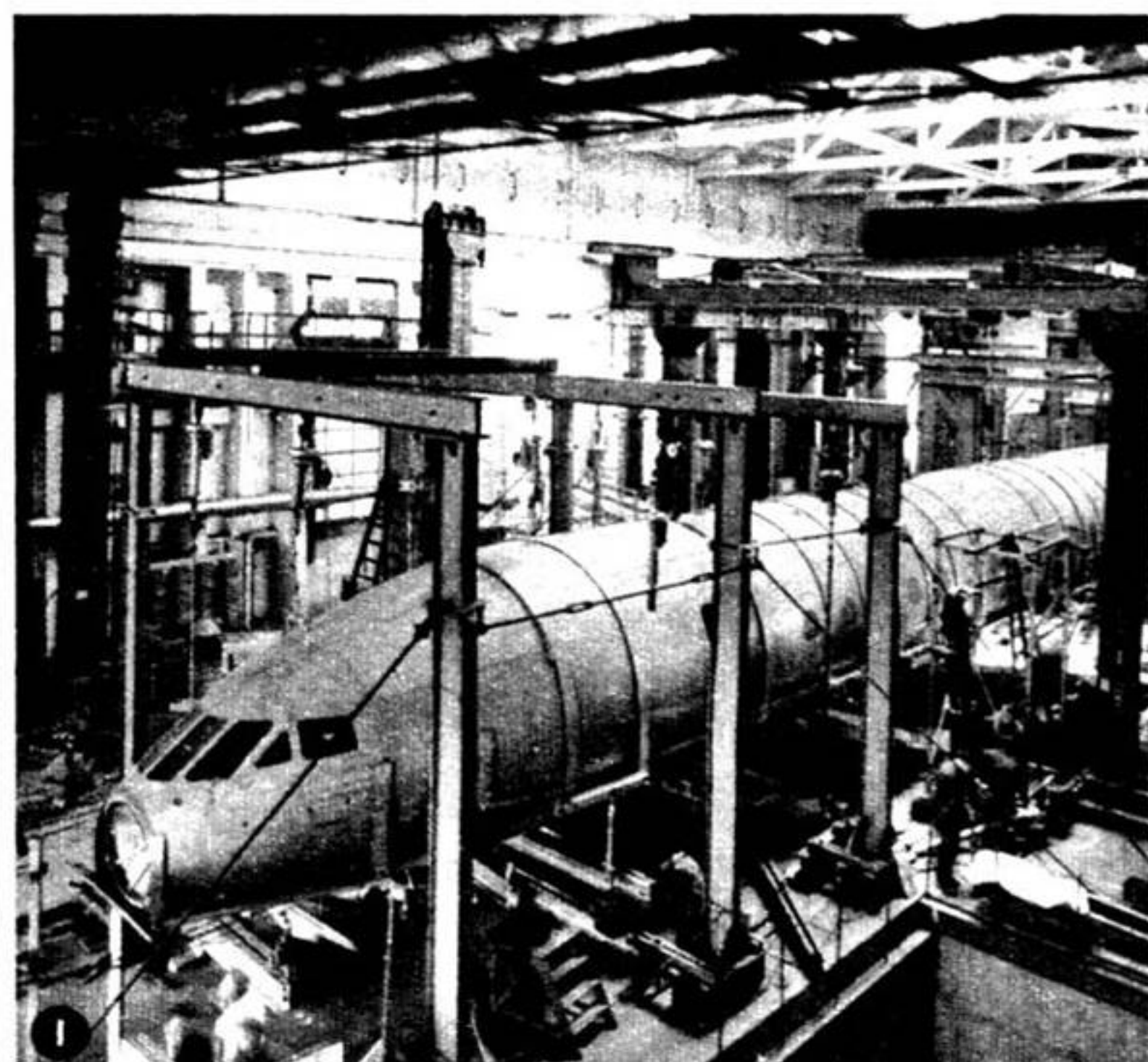
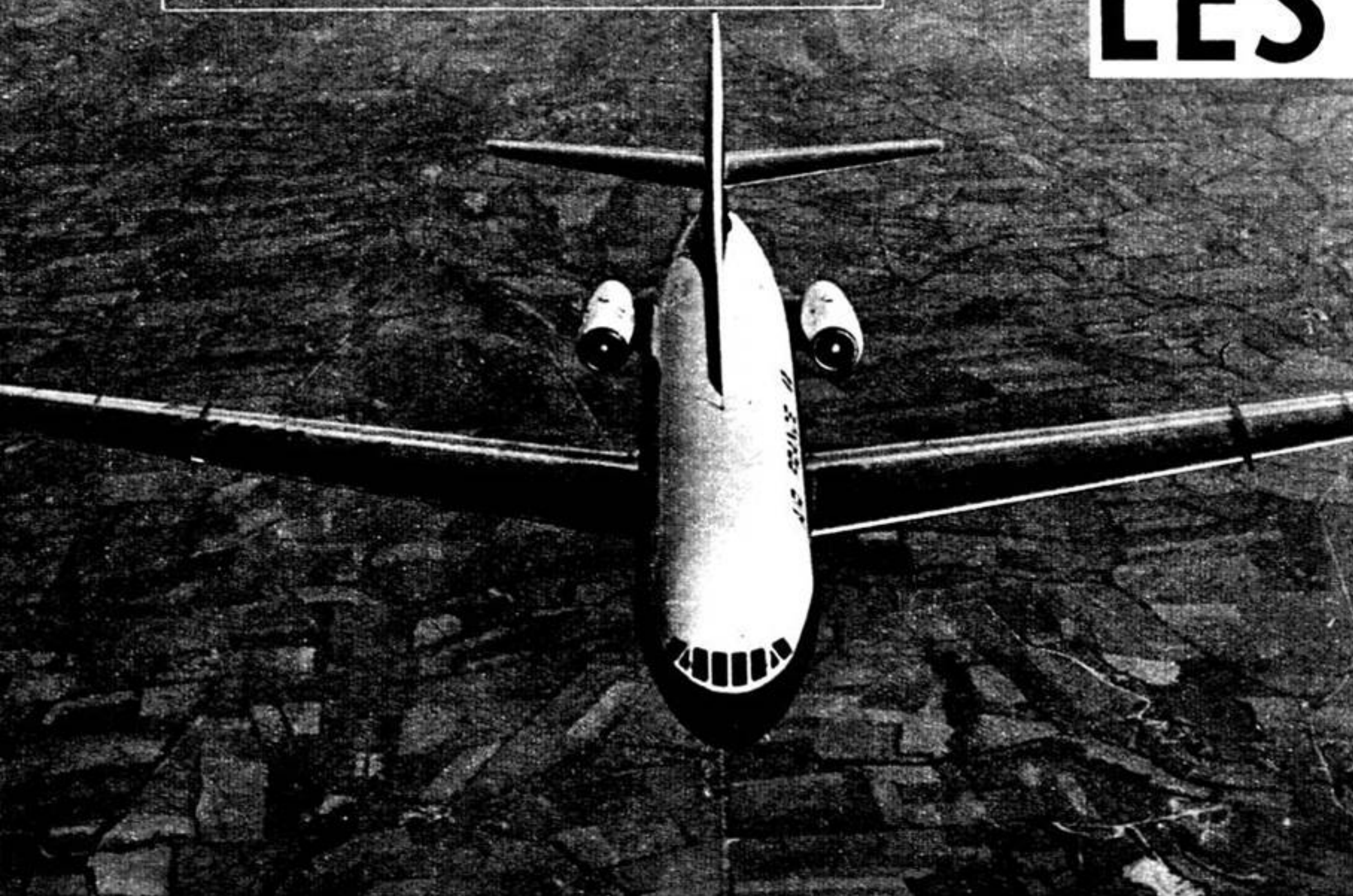
TANT PIS POUR CETTE SALE FUSÉE !... LA VIE D'UN COPAIN EST EN JEU !... MICHEL, IL FAUT QUE NOUS RETROUVIONS SI HÉLÉR !... IL EST PEUT-ÊTRE BLESSÉ, EN TRAÎN DE NOUS APPELER !

O.K. VIEUX !... ON S'OCCUPE D'ABORD DE LUI !...

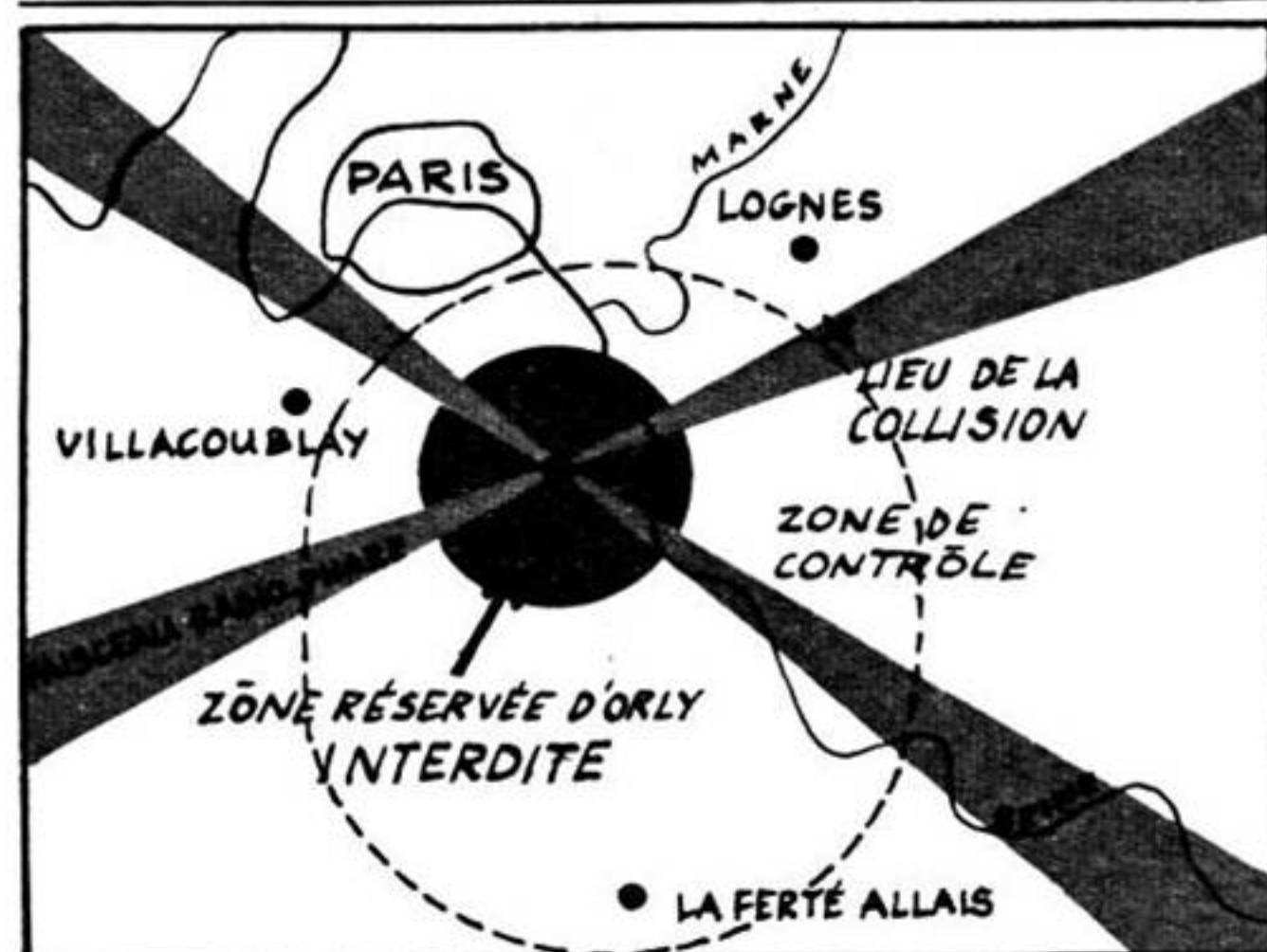


OR, AU MÊME INSTANT...

ENFIN, JE... JE VAIS ATTEINDRE L'AUTRE VERS... OH !... LA !... CE N'EST PAS POSSIBLE !!!



dans le "bassin de fatigue" LA CARAVELLE



19 mai, 10 h 47... La « Caravelle » F-ODNI, venant d'Alger, est en pleine procédure d'atterrissage et glisse vers Orly. La circulation aérienne est sévèrement réglementée autour de notre grand aéroport. L'approche des avions se fait suivant les routes radio que vous montre notre croquis (et dont « Pilote » vous a parlé dans son n° 2), et l'atterrissage, uniquement dans le secteur déterminé par la tour de contrôle. Soudain, le second pilote de la « Caravelle » voit jaillir un éclair vert sur sa droite. Instinctivement, il rend la main, fait piquer son appareil. Trop tard !... Un choc terrible ébranle la membrure. Des hurlements jaillissent de la cabine des passagers, déchirée sur plusieurs mètres de long. Fatalité !... Un petit biplan « Stampe » qui traversait la zone de contrôle d'Orly, en se conformant pourtant aux règles strictes qui y sont de mise, vient de percuter la « Caravelle », tuant un passager, en blessant plusieurs autres. Le pilote a été tué net. Faisant preuve d'un sang-froid magnifique, l'équipage du moyen-courrier parviendra à rallumer les réacteurs éteints par le choc et à se poser impeccablement. AUCUN AUTRE AVION N'AURAIT PROBABLEMENT ACCOMPLI CE MIRACLE... Miracle ?... Certes. Mais que Jacques Gambu vous explique.

Mais, à ces altitudes comprises entre 6 000 et 11 000 mètres, aucun homme ne peut vivre si l'on ne rétablit pas dans la cabine une atmosphère artificielle, donc une pression atmosphérique comparable à celle qui règne près du sol. On arrive à cela en comprimant de l'air dans la cabine : celle-ci se trouve ainsi à une pression plus forte que celle qui entoure l'avion en vol à haute altitude. Cette pression doit être constamment maintenue et il faut s'assurer que le fuselage est assez résistant pour supporter en permanence cette différence de pression. Aux essais statiques, on a rempli le fuselage d'eau et l'on a immergé l'ensemble dans un bassin, de façon que la différence de pression soit égale et même supérieure à celle que l'on rencontrera au cours du vol le plus élevé. On a même vérifié qu'une déchirure accidentelle du fuselage ne provoquerait pas, comme cela s'était produit sur les premiers avions à réaction, un éclatement général. Cette nouvelle notion, que les Américains appellent « Fail safe », consiste à éviter qu'une déchirure ne se propage à travers tout l'avion, à la manière d'un ballon rouge qui se déchire d'un coup dès qu'il a été simplement piqué par une épingle ! Et une cabine d'avion est comme une baudruche de métal, lorsque cet avion vole à haute altitude... Si la « Caravelle » n'avait été prévue pour résister à cet effet de baudruche, il est certain qu'elle se serait ouverte en deux lors du choc avec le Stampe, et cet essai réel malheureux a tout de même prouvé que la « Caravelle » était un modèle de qualité...

AINSI donc, une des « Caravelle » en service sur les lignes commerciales vient de faire une étonnante démonstration de sa robustesse. Déjà, quelques années auparavant, un autre avion de transport construit par Sud-Aviation, le grand quadrimoteur « Armagnac », avait, à deux reprises, donné, lui aussi, des preuves magnifiques de sa résistance. Lors d'un premier accident, il avait notamment « encaissé » l'explosion d'une bombe et était rentré au terrain avec un trou énorme dans le fuselage !

Certes, tous les avions de transport doivent, avant d'être mis en ligne, faire la preuve de leurs qualités de solidité, mais aucun d'entre eux n'a été l'objet d'autant de soins et d'épreuves pour arriver à la

qualité de notre « Caravelle »... Avant d'entrer dans le détail, n'oublions pas de préciser qu'un appareil de transport moderne doit, pour être rentable et intéressant pour la compagnie, voler une moyenne d'au moins 8 à 10 heures par jour. Près de 7 000 km par jour, voilà le travail que l'on demande à la « Caravelle », et ceci toute l'année durant ! En moins d'une semaine, chaque « Caravelle » en service aura donc parcouru l'équivalent du tour du monde... Des compagnies, avant d'acheter la « Caravelle », ont voulu être assurées qu'elle ne subirait pas un total d'immobilisation d'une semaine par an !

Pour obtenir de tels résultats, il a fallu étudier chaque partie de l'avion pour lui assurer trois qualités essentielles : la robustesse, la résistance au vieillissement, dû

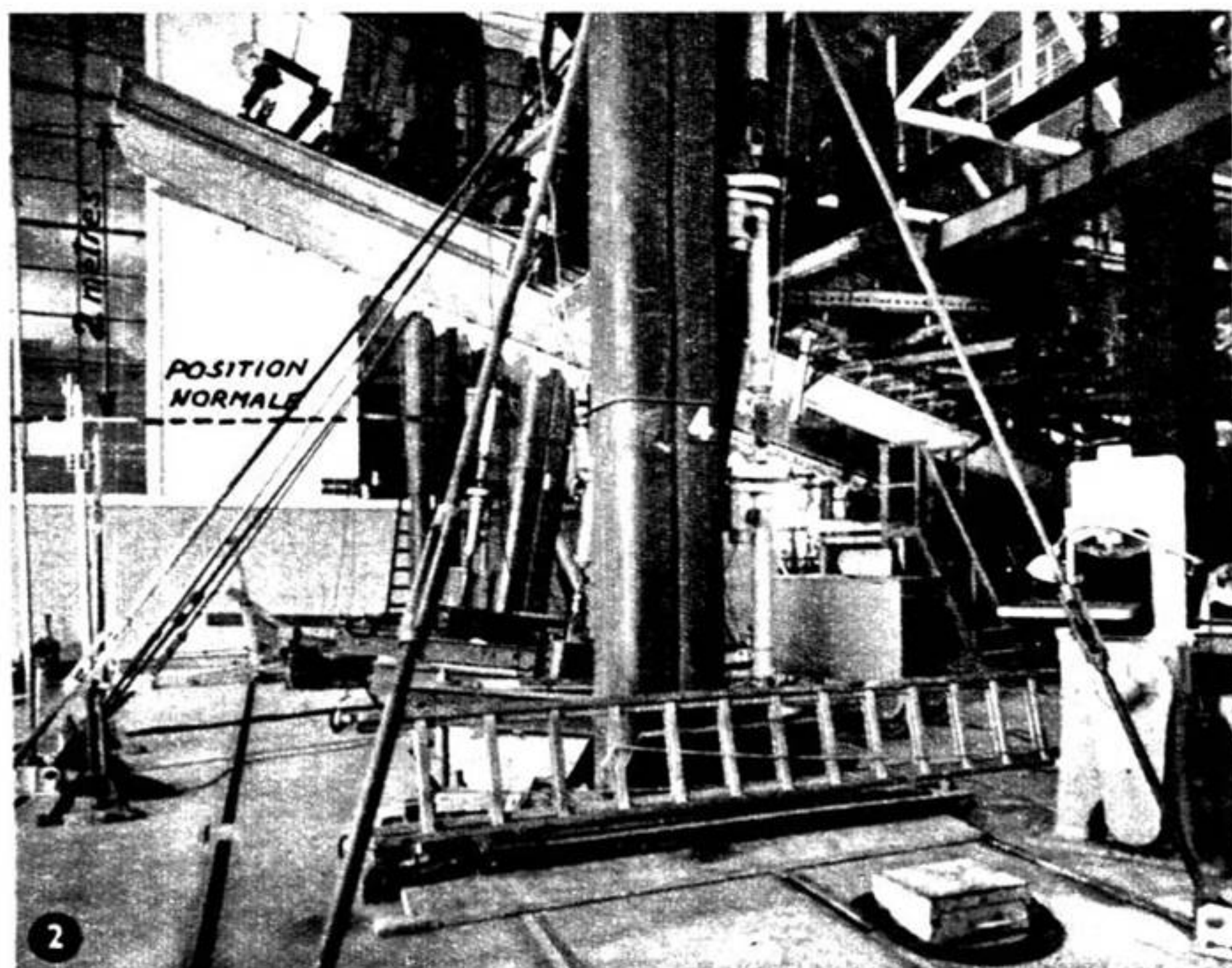
à la corrosion, et la résistance à la fatigue.

La robustesse a été vérifiée par des essais statiques. Au cours de ceux-ci, qui ont lieu au sol (d'où leur nom), l'avion tout entier et des éléments séparés sont soumis à des efforts bien plus grands que ceux qu'ils sont appelés à rencontrer en vol normal. Des vérins hydrauliques ont, par exemple, appliqué sur l'aile de la « Caravelle » des charges telles que cette aile a vu son extrémité relevée de deux mètres avant de casser ! Il est bien évident qu'aucun passager de l'avion ne verra jamais l'aile prendre une telle position, même par les tempêtes les plus effroyables... Pour le fuselage, les essais statiques ont porté surtout sur la pressurisation de la cabine. On sait que la « Caravelle » a besoin de voler haut pour voler vite et économiquement.

La résistance à la fatigue est essentielle pour un avion commercial dont la vie doit être la plus longue possible. Lorsque vous voulez casser un fil de fer avec vos seules mains, vous commencez par le tordre dans

Sur Citroën ID 19, Paul Coltelloni est champion d'Europe des Rallyes. Cet honneur couronne le pilote qui a remporté le plus de victoires dans les principales épreuves européennes. A l'issue d'une véritable course de 12 mois, l'ID 19, triomphant dans six des plus célèbres rallyes du continent, apporte à la France, pour la première fois, l'un des titres les plus prestigieux du monde sportif automobile. / communiqué /

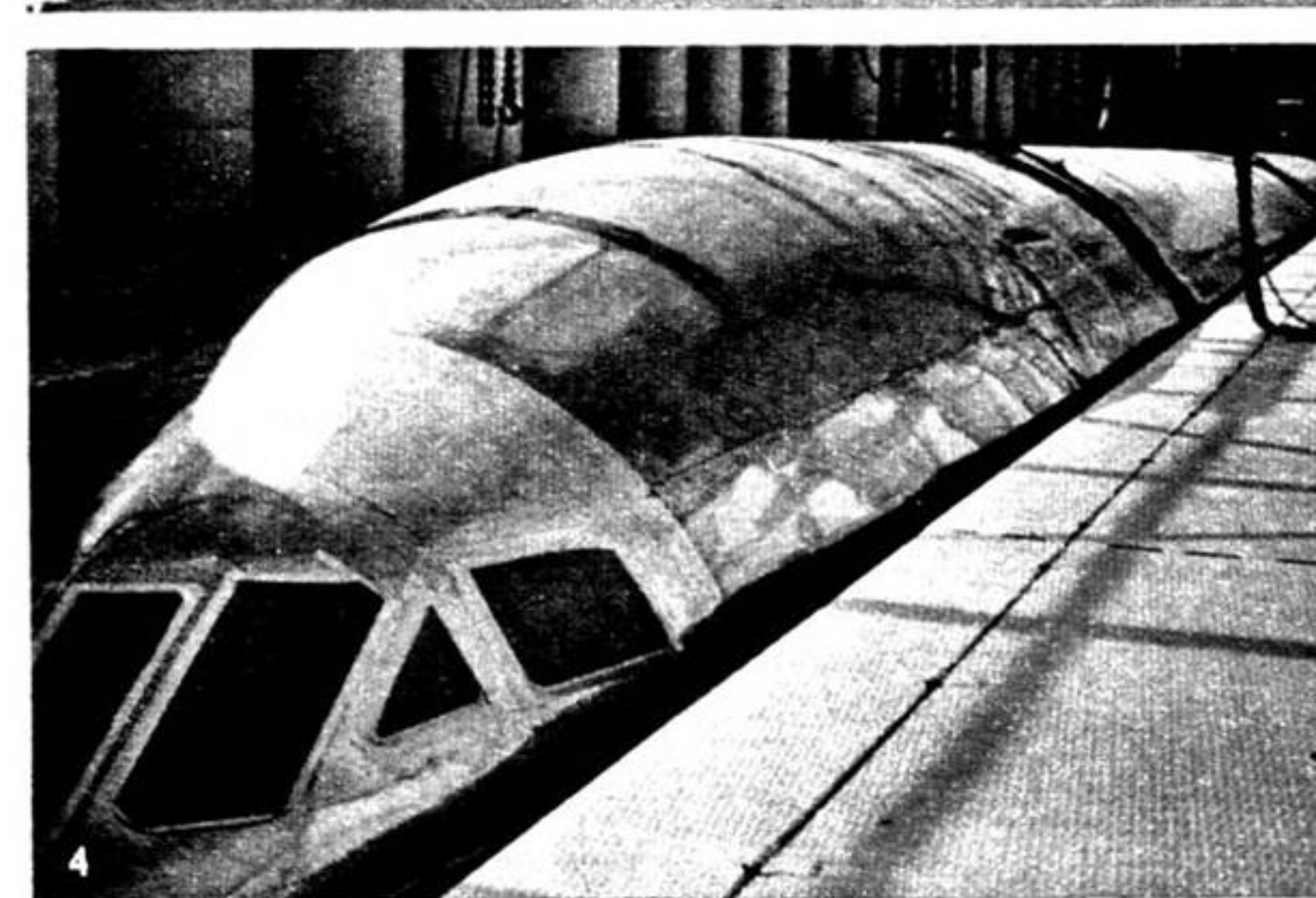
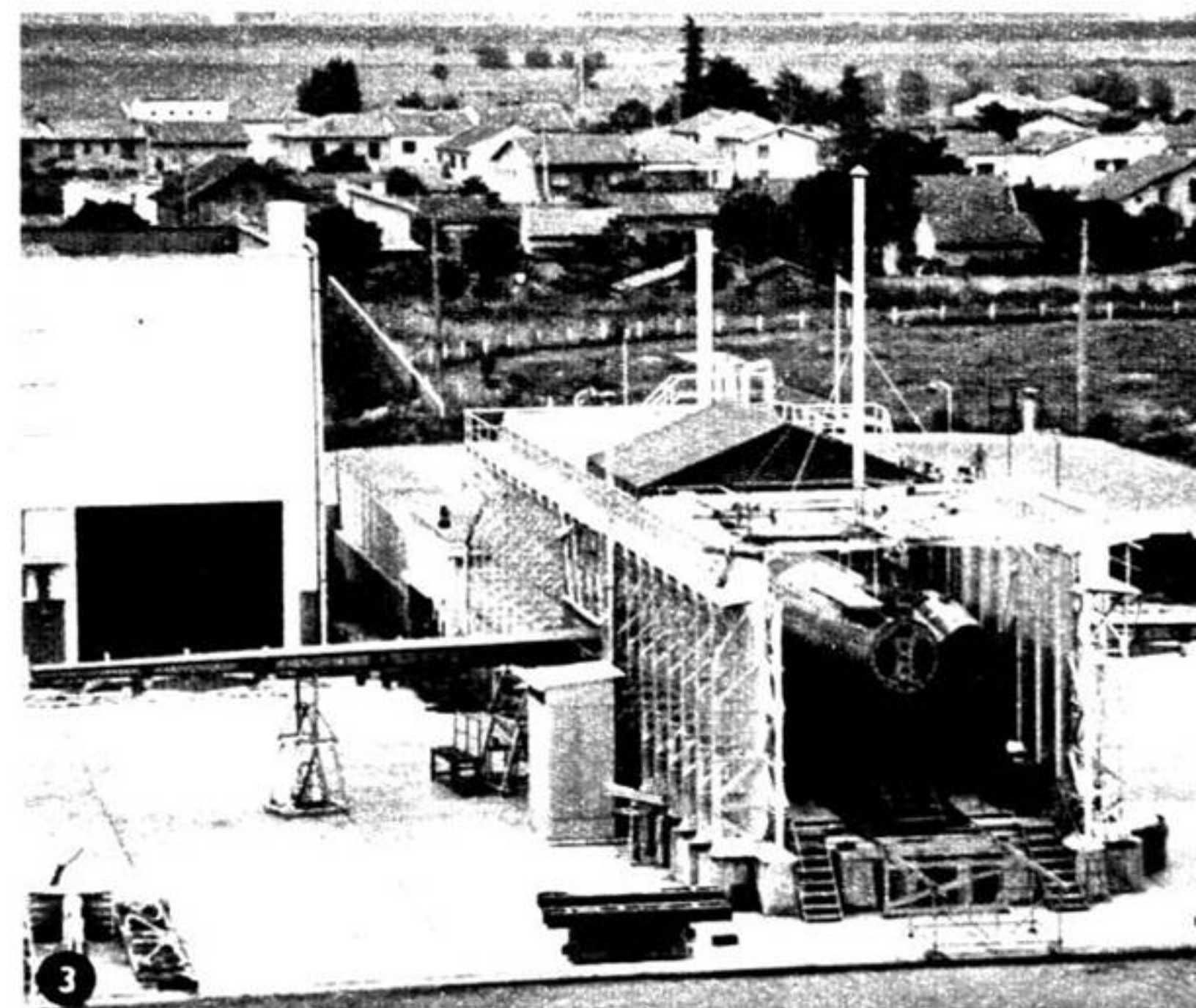
MIRACLE D'ORLY



1
Les tortures de la Caravelle commencent. Serré dans des bûches d'acier, l'avion va subir toutes les brutalités possibles pour prouver sa robustesse.

2
Tirée vers le haut par des vérins, l'aile s'est relevée de deux mètres avant de se rompre. Aucune rafale ne pourra jamais faire fléchir l'aile de cette façon !

3
La cuve de fatigue, dans laquelle le fuselage est immergé. Les ailes dépassent. Des vérins appliquent des efforts correspondant à ceux du vol réel.

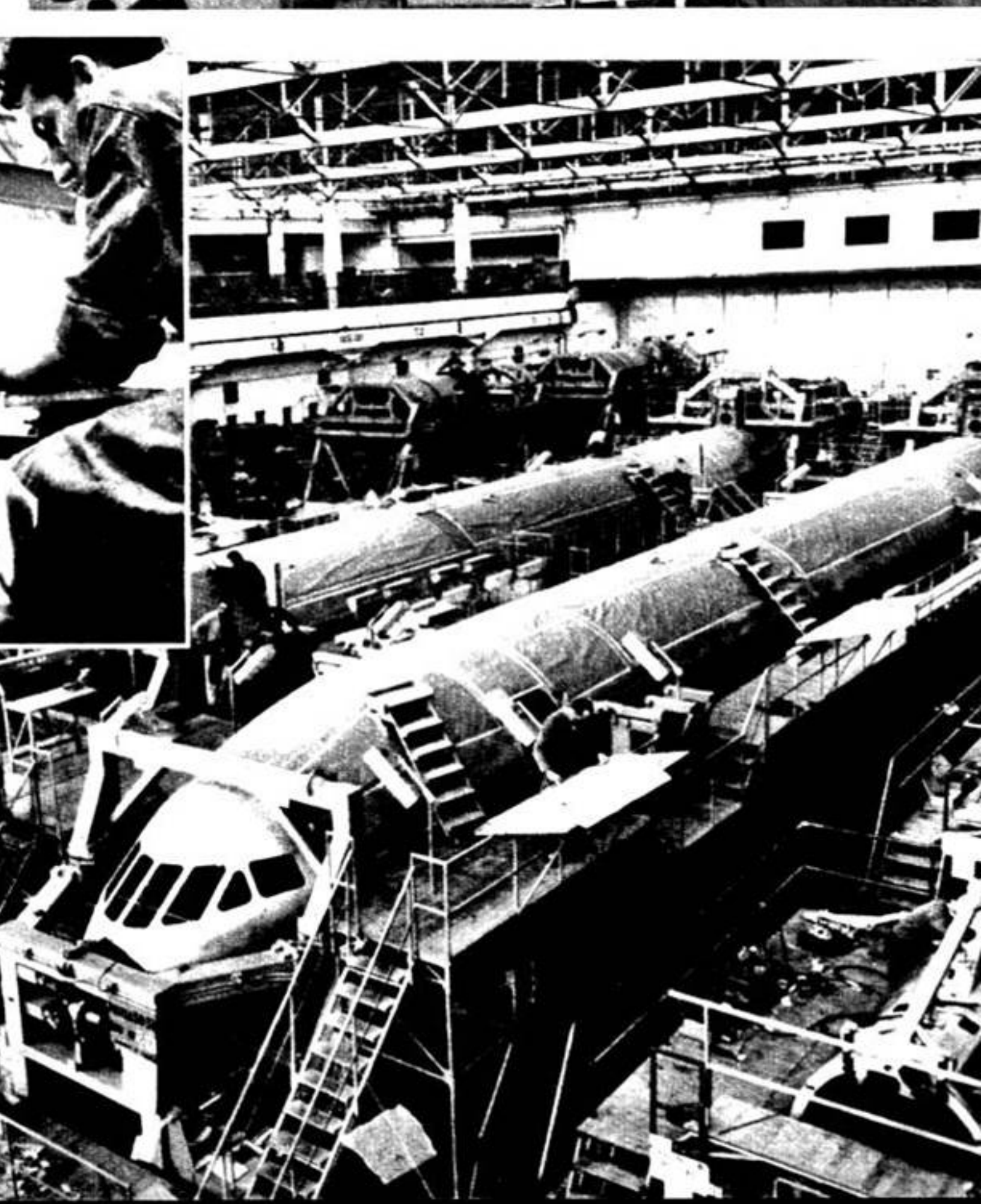


4
La Caravelle dans la cuve de fatigue, monstrueux aquarium dont elle ne sortira que deux ans plus tard après avoir été soumise à l'équivalent de 70 000 heures de vol.

5
Une aile de Caravelle au montage. Aucun outil ne doit être posé sur les panneaux brillants. Certains instruments sont entourés de tissus protecteurs.



7
Les essais sont terminés. Sur la chaîne de montage finale, les fuselages sont enrobés de papier, pour qu'aucune atteinte, même légère, ne soit portée aux tôles de revêtement. Remarquez sur la photo n° 6 l'ouvrier qui travaille en gants blancs. Ces gants sont changés tous les jours !



a subi 70 000 h. de torture

tous les sens : au bout d'un certain temps, le fil se rompt, tout simplement parce que vous l'avez « fatigué » ! Vous devez bien penser qu'un avion subit en vol toute une variété d'efforts, tant dans un sens que dans l'autre, qui le font « plier » sans cesse, même si ces mouvements sont insignifiants ou parfois invisibles. Tout comme le fil de fer, il arrivera forcément un jour où les éléments de l'avion fatigueront et se rompront si les calculs des ingénieurs n'y ont pas veillé... Les essais de fatigue ont pour but — comme leur nom l'indique — de fatiguer l'avion à un rythme accéléré afin de voir comment il se comporte.

SOLIDE AU POSTE... EN 1980

Une « Caravelle » a donc été plongée dans le bassin de fatigue de Toulouse ; les ailes dépassaient du bassin, pour qu'on puisse également les faire « souffrir ». Et, en trois minutes, les techniciens ont reconstitué au sol les conditions d'un vol simulé : dans le bassin, le fuselage est soumis aux différences de pression correspondant à la montée, au vol en croisière puis à la descente. De leur côté, les ailes, qui reposent sur les roues au sol et soutiennent l'avion en vol, ont reçu des efforts correspondant au roulement au sol, au décollage, à la montée et à la descente, y compris le choc à l'atterrissage. De plus, on suppose que l'avion rencontre des rafales en l'air — des trous d'air, comme disent ceux qui n'y connaissent rien ! — et, à chaque rafale, l'aile a reçu un « petit coup » supplémentaire... Tout ceci en trois minutes, après quoi on recommence ! Pour son compte, la « Caravelle » a subi, sans dommage, un total de 70 000 heures de vol simulées... Quand on sait que cela correspond à une vie de plus de 20 ans, c'est-à-dire que les « Caravelle » actuellement en service seront encore solides au poste en 1980, on peut prendre aujourd'hui et demain l'avion en toute sécurité !...

Les essais de fatigue intéressent encore toutes les parties vitales de l'avion... Ainsi, les attaches de l'aile ont tenu l'équivalent de 200 000 vols sans casser, si bien que les Services officiels ont pu dire que ces attaches ont une vie illimitée ! Voilà qui est rassurant au possible... Car s'il est désagréable de perdre une roue en voiture, il est certainement plus alarmant de perdre une aile en vol !

Enfin, la résistance à la corrosion doit être considérée avec une grande attention. Tout ce qu'on vient de dire quant à la fatigue n'est valable que si les pièces de l'avion restent en bon état... Il est bien évident qu'un boulon rouillé n'a plus la résistance d'un boulon neuf ! D'autre part, quand vous voulez plier une feuille de carton épais, vous commencez par amorcer la ligne de pliage avec un couteau ou une lame de rasoir. En aviation, où rien ne doit plier ni casser, il faut éviter à tout prix les rayures mêmes infimes qui sont, naturellement, des amorces de rupture à plus ou moins brève échéance.

Voici donc deux nécessités importantes : garder intacte la qualité des tôles, des

pièces mécaniques en acier, des boulons, etc. en les protégeant contre la corrosion (la rouille pour l'acier, le sulfatage pour le dural, etc) et leur éviter les atteintes extérieures.

DÉFENSE DE MARCHER SUR CARAVELLE

Par exemple, on ne verra jamais un ouvrier travaillant sur les « Caravelle » marcher sur l'aile en chaussures, avec ou sans clous ! Toutes les tôles du fuselage et de l'aile, les membrures, couples, longerons, sont protégés chimiquement par des bains spéciaux avant d'être montés. Ils sont ainsi littéralement « isolés ». Les pièces en acier sont polies puis protégées par cadmiage et enfin recouvertes de plusieurs couches de peinture spéciale. Dès qu'un trou est percé dans la tôle de dural ou d'acier, il est lui-même poli et ses bords sont « adoucis » pour éviter toute arête vive qui peut devenir une amorce de fatigue ou de rupture... Savez-vous que chacun des milliers de rivets qui assemblent les éléments de la « Caravelle » est lui-même protégé par des bains chimiques avant d'être posé ? Savez-vous que lorsque les tôles sont assemblées entre elles avant rivetage, elles le sont par des vis et des boulons entre lesquels on place des rondelles en plastique pour éviter de « marquer » ces tôles même de la façon la plus infime ? Savez-vous que si une éraflure légère est trouvée par le contrôle dans un ensemble de pièces rivées prêtes à être montées sur l'avion, tout cet ensemble est rejeté aux fins d'examen ? Savez-vous que si cet examen conclut qu'il est impossible de réparer cette éraflure unique, l'ensemble est refusé et jeté au rebut ? Savez-vous que les tôles, puis les fuselages entiers, sont livrés à la chaîne de montage dans des enrobages de papier ? Si le papier qui recouvre les tôles est intact, c'est que celles-ci sont elles-mêmes intactes, donc peuvent être montées. Savez-vous qu'il est absolument interdit de ramasser un rivet par terre pour s'en servir sur l'avion, sous peine de renvoi immédiat ? Savez-vous que les hommes chargés de souder électriquement les cornières sur les tôles travaillent avec des gants blancs que l'on change tous les jours, pour éviter que des traces de doigts, de sueur ou de graisse se retrouvent sur les tôles ? Savez-vous que les ateliers de soudure électrique sont dépoussiérés continuellement et qu'ils sont placés en légère surpression pour que les poussières ne puissent y pénétrer dès qu'on ouvre une porte ?

C'est la somme de toutes ces précautions, des résultats de tous les essais, des soins de tous, aussi bien ingénieurs dans leurs calculs qu'ouvriers dans leurs travaux, qui fait de la « Caravelle » un avion à la fois très solide et incapable de vieillir ! Cet avion est, dans son domaine, un merveilleux exemple de ce que peut être la qualité française, cette qualité qu'il montrera de plus en plus dans tous les pays du monde.

J. GAMBU.

LA FIN DE MONSIEUR de CHARETTE



François Charette de La Contie. Lieutenant de vaisseau en 1789, il émigra d'abord à Coblenze, puis revint prendre part au soulèvement de la Vendée contre la République.

Drapeau arboré par les paysans vendeens du district de Châtillon-sur-Sevre, pendant les soulèvements qui commenceront dès l'arrestation de Louis XVI.



Les armées vendeennes utilisaient, elles aussi, des assignats, comme papier-monnaie. En voici un de cent livres, qui avait cours après l'exécution du roi.



Si Charette fut le plus acharné des Vendeens, il n'est pas possible de le ranger aux côtés des La Rochejaquelein, Cathelineau, d'Elbée, etc. Il se conduisit davantage en chef de bande qu'en général d'armée. D'ailleurs il fut de tout temps rejeté par les autres chefs royalistes. Son orgueil grossier, son appétit au gain, son farouche amour de l'indépendance, ses passions violentes le firent agir isolément.

Sa froide cruauté le fit assister impassible au massacre de Machecoul, où l'on tua des centaines de femmes et d'enfants, et où l'on scia les poings des prisonniers avant de les enterrer vivants.

Ce fut une tache sanglante sur le drapeau blanc de l'armée vendéenne.

En 1796, à l'époque où commence notre récit, la guerre de Vendée était terminée. Hoche, vainqueur des royalistes, était un grand soldat et un grand cœur. Il avait réussi à ramener le calme en Vendée.

Charette, malgré un accord signé à Nantes, continua la lutte pour son compte. Mais il ne pouvait réussir seul, là où Stofflet, La Rochejaquelein et Cathelineau, avaient échoué ensemble.



Soldats Vendeens

Un soldat vendéen de l'armée de Charette. Les troupes du général chouan se composaient de paysans, souvent mal armés, mais remarquablement entraînés à la guérilla.



Le château de la Châtillon-sur-Sevre, à Saint-Sulpice - le - Verden, où fut enfermé Charette.



La cuisine du château, aux fenêtres solidement grillagées, où il fut gardé à vue.



La prison du Bouffay, où le général vendéen fut détenu et jugé.



Cette croix commémorative se dresse sur l'emplacement où Charette tomba sous les balles du peloton d'exécution des Bleus.



21 février 1796, près du village des Brouzils en Vendée. Les soldats de la République, les « bleus », ont aperçu celui qu'ils combattent depuis si longtemps, M. de Charette, qui fuit avec cent cavaliers et quelques fantassins. Trois heures plus tard, à deux kilomètres des Lucs, la lutte s'engage. On croit le tenir. Mais si on trouve bien les cadavres de deux Charette, le frère aîné et le cousin, le général lui, reste insaisissable.



23 mars 1796, près du village des Lucs en Vendée. A travers champs et buissons, sautant les chemins creux, évitant la route de Belleville à Clisson, trente hommes fuient. Douze mille « bleus » cercent ce qui reste de l'armée de M. de Charette. Le chef vendéen a beau gagner du pays près de chaque hameau, il perd encore quelques hommes. Ils ne sont plus que 15 en arrivant à La Guyonnière.



La retraite devient impossible. Le panache blanc de Charette attire les balles. « Mon général, donnez-moi votre chapeau et sauvez-vous ! » dit Piffier, un des derniers fidèles. Il saisit le feutre à plumes et s'en couvre. Dix grenadiers s'acharnent sur lui, cependant que Charette est loin déjà. La poursuite reprend, en vain. Le chef vendéen a disparu avec son domestique Brossard, La Roche-Davo et quelques hommes.



Ce même jour, le général Travot qui, depuis des mois, lutte contre Charette, déjeune au château de la Chabotterie, quand un paysan demande à le voir. Cet homme est l'ami d'un prêtre, l'abbé Guesdon, fusillé par les Chouans. Il sait que Charette s'est arrêté à midi au hameau de la Grande-Chevasse et qu'il a dû fuir l'auberge. Travot, avec quatre-vingts hommes, suit l'indicateur jusqu'à un petit bois avoisinant.



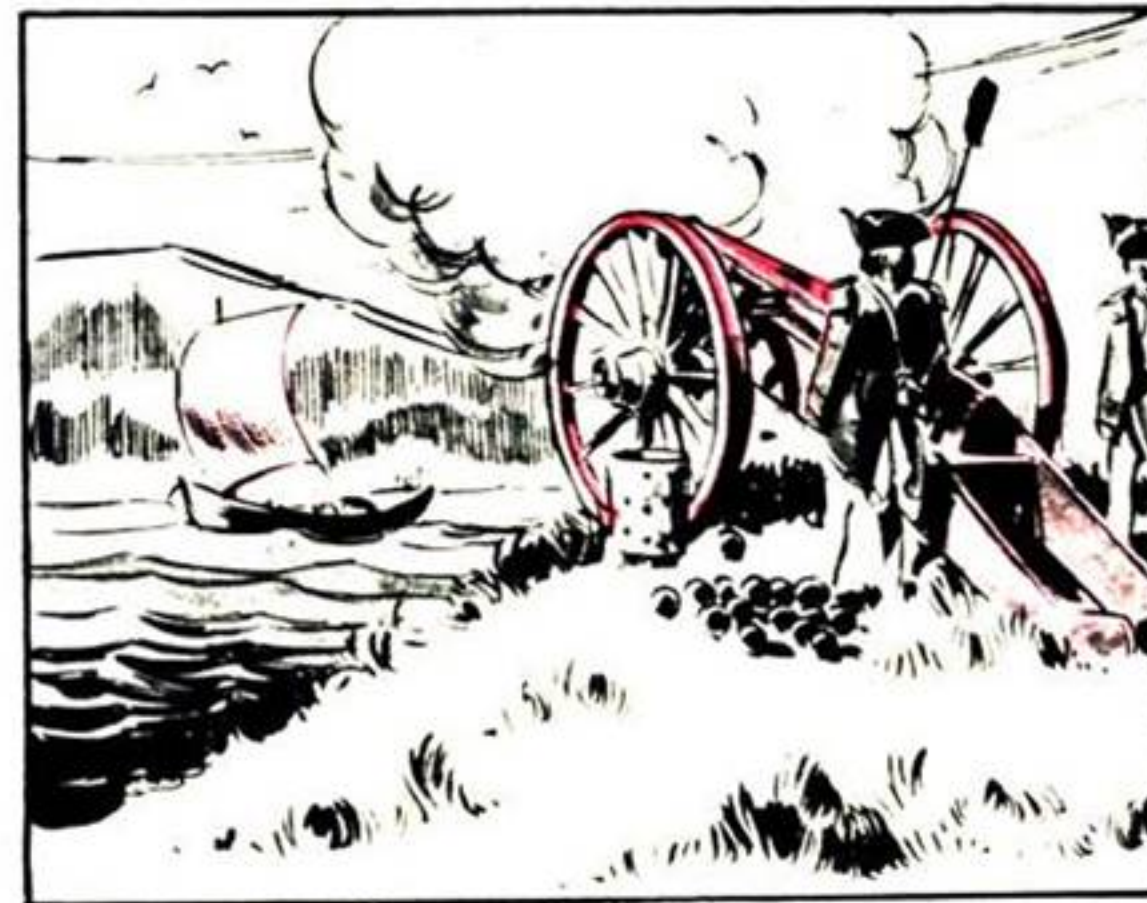
Pendant que les hommes de Travot entrent dans le bois, Charette se glisse hors du taillis avec trois fidèles. Travot se précipite. Charette est blessé. Travot se jette sur lui et le maintient. « Où est Charette ? » demande le général républicain. « Le voilà ! » répond le Vendéen. « Est-ce bien vrai ? — Oui, foi de Charette ! » Et Charette, apprenant le nom de son adversaire, le félicite avec noblesse.



Charette, blessé, est trop faible pour marcher. On fait une civière et l'on transporte le prisonnier au château. On le panse et on le laisse se reposer. Vers la nuit, Charette et son vainqueur gagnent le château de Pont-de-Vie. Mais, le lendemain, on reçoit l'ordre de ramener Charette à Angers. Toute la Vendée à traverser ! A Montaigu, on crie : « Vive la République ! », et Charette réplique : « Vive Travot ! »



A Angers, le plus fameux médecin de la ville est mandé. Le lendemain, le chef vendéen dine à la table du grand état-major, recevant tous les égards. Comme on lui demande pourquoi il s'est laissé prendre vivant, il répond simplement : « Je me suis battu pour ma religion et j'aurais commis un crime contre les lois divines si je me fusse détruit moi-même : je prouverai que je ne crains pas la mort. »



Charette avait longtemps menacé Nantes. Cette ville le réclamait. Pendant quatorze heures, on lui fait descendre la Loire. Des canonniers saluent le vaincu d'un coup de canon. Vers minuit, Charette arrive à Nantes. On le conduit à la vieille prison du Bouffay. « Voici donc où ces scélérats d'Anglais m'ont conduit », grommelle le prisonnier. Puis il se couche et dort paisiblement jusqu'au jour.



A 7 heures le lendemain matin, Charette demande une soupe à l'oignon. Un chirurgien vient ensuite le panser. A dix heures, Duthil, commandant de la place, l'interroge. Quand on lui demande : « Quels étaient vos projets en faisant la guerre ? », le prisonnier répond : « Pour avoir un roi et que le gouvernement fût ce qu'il était jadis ! » Et il reconnaît que dans son organisation, lui seul donnait des ordres.



Le bruit courait à Nantes que Charette n'était pas pris. Duthil, commandant de la place, ordonne alors de promener le prisonnier en procession à travers la ville. Et c'est précédé de tambours, des musiques de la garnison et accompagné d'une partie des troupes, que Charette défile dans les rues, à pied, le bras en écharpe, la tête couverte d'un fichu à la créole, une grande tache de sang sur son épaule droite.



29 mars 1796. Charette comparait devant le Conseil de guerre. Il est calme, répond aux questions avec la plus grande tranquillité, nie avoir ordonné l'exécution du curé de la Rabatierie et les autres meurtres commis par ses soldats. Son avocat tente alors d'obtenir que le Conseil se déclare incompétent et que l'accusé soit transféré à Paris. C'est en vain. Charette est condamné à mort pour le jour même.



La foule qui attend devant la prison et dans les rues accueille le verdict au cri de « Vive la République ! ». Mais il lui faut patienter encore quatre heures avant de voir le condamné paraître sur le perron. Il est calme, digne, maître de lui, si imposant, qu'au lieu de le huer, la foule brusquement fait silence. Charette se met en marche au sourd roulement des tambours. L'escorte trace un sillon dans la foule.



29 mars 1796, 4 heures de l'après-midi. La place des Agriculteurs (aujourd'hui place de Viarmes), est un grand espace encore peu bâti. Cinq mille hommes de troupe forment les trois côtés d'un vaste carré. Le quatrième côté est fermé par des murs de jardins. Au centre, un groupe de généraux à cheval et un peloton de dix-huit hommes. Malgré son désir, le peuple n'a pas été autorisé à pénétrer dans l'enceinte.



D'un pas tranquille, le « roi de Vendée » s'approche de Travot et lui adresse quelques mots, puis il embrasse le prêtre qui l'accompagne et vient se placer devant le peloton. D'un geste, il fait signe qu'il désire rester debout. Puis, il refuse qu'on lui bande les yeux. Sa silhouette se détache sur le mur blanc. Il sort sa main blessée de l'écharpe qui la soutient. Un grand silence s'est fait sur la place.



Sur un commandement silencieux, les fusils se lèvent, s'abaissent. Une détonation multiple retentit... Charette n'est pas tombé. Il reste debout un court instant, puis sa jambe gauche fléchit légèrement, le corps s'affaisse lentement, le coude droit s'appuie à terre, la tête se renverse, le cadavre se couche sans sursaut. L'officier qui a commandé le feu s'approche. Charette est bien mort. Les dix-huit balles l'ont frappé.

JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Jacques Le Gall surveille le majordome Albert. Celui-ci a expédié un message par pigeon.

contre



JIMMIE NOONE, le clarinettiste "lance-flammes"

par
SACHA DISTEL



déré comme le plus grand de tous les clarinettes de jazz et c'est pourquoi je voudrais que vous vous souveniez de son nom... Les autres clarinettes célèbres, comme Mezzrow ou Albert Nicholas, ont été inspirés par lui et l'ont reconnu pour maître.

DES NOTES D'OR SUR DES CORDES D'ARGENT

Devant le cabaret, il y avait un embouteillage permanent. La cohue des amateurs bloquait le trottoir : ils étaient attirés là comme des mouches par le sucre... Les plaintes de Bessie Smith y étaient aussi pour quelque chose : elle avait dans la voix un tel « vibrato » qu'on l'entendait à l'autre bout de la rue.

Quand elle chantait le « blues » : « Vois cette longue route solitaire, Seigneur, faut bien qu'elle ait une fin... », les gens pleuraient sur le bitume...

Mezz Mezzrow raconte qu'elle était toute la féminité du monde réunie en un merveilleux col de miel... « grande, avec la peau assez foncée et de belles fossettes aux joues, respirant la beauté, avec un port de reine et une dynamo en guise de personnalité !... Rien d'affecté en elle, nul besoin de se contorsionner ni de se frémousser pour lancer ses notes d'or sur leur route lumineuse...

Elle chantait, laissant couler d'elle l'amour et la gaieté et une tristesse oppressante... Bessie — dit toujours Mezzrow — n'a peut-être jamais travaillé les octaves et ne s'est peut-être jamais bagarrée avec les arpegges dans aucun conservatoire de musique, mais c'était une très grande artiste née avec des fils d'argent en fait de cordes vocales et une âme frémissante pour les faire vibrer... ».

UN IMPROVISATEUR HALLUCINANT

Et il raconte, aussi, qu'à côté de la voix merveilleuse de Bessie, la clarinette de Jimmy Noone, « ondulante, zigzagante, s'insinuait autour et à travers les gars comme un chauffeur de taxi à la coule se faufilant dans un embouteillage ! Les petites enjolivures qu'il plaçait dans les parenthèses, les chevilles à la fin des phrases, là où les autres représentaient leur souffle, avaient quelque chose d'hallucinant ; il n'arrêtait pas d'inventer et toujours dans le plus pur idiome Nouvelle-Orléans ».

Un soir, alors qu'il jouait à l'Apex Club, des visiteurs très distingués entrèrent pour l'écouter... C'était, entre autres, le célèbre compositeur Maurice Ravel, de passage dans la ville et invité à diriger l'orchestre symphonique de Chicago. Il était entré au club avec le premier clarinettiste de l'orchestre symphonique... Ils se demandèrent s'ils devaient en croire leurs oreilles et échangèrent toute la nuit les adjectifs : « Stupéfiant ! » et « Incroyable ! »... Ravel prit des notes pour tenter de reconstituer les improvisations de Jimmy, tandis que le clarinettiste jurait qu'il ne comprenait pas comment il obtenait de tels effets de son instrument...

— Je vais écrire une symphonie... disait Ravel transporté.

Mais il semble qu'il ne l'ait jamais fait. Car les improvisations de jazz sont écrites par le vent sur du sable...

Sacha Distel

N.D.L.R. — (1) Les improvisations de Jimmie Noone ont été enregistrées dans un 33 tours, Coral CVM 40001. Egalement ECV 18039 (Vogue).
Il est mort en 1944, à Los Angeles.



Zappy, qui adore les manèges, a tenu à vous montrer ce que sera la « Journée-Pilote » du jeudi 2 juin dans le cadre tourbillonnant de la fête foraine de l'Esplanade des Invalides.

A ORLÉANS COMME A PARIS, les "Carnets de Bord" sont à l'honneur

A INSI, les Parisiens mènent la danse en ce qui concerne les activités du Carnet de Bord ! Cette fois, ils vont pouvoir monter gratuitement, à l'image de Zappy Max, sur tous les manèges de leur choix.

À cet effet, nous donnons rendez-vous à tous les titulaires du Carnet de Bord habitant la région parisienne, jeudi à 16 heures dans la fête de l'Esplanade des Invalides, au pied du manège « le Grand Huit ». Sur simple présentation de leur Carnet, ils pourront monter gratuitement sur les manèges de leur choix, deux heures durant, donc jusqu'à 18 h.

Mais tous nos lecteurs habitant la province ne sont pas oubliés pour autant : le « Meeting national de l'Air » de dimanche dernier en est la preuve. Les détenteurs du Carnet de Bord ont eu loisir d'assister gratuitement à cette sensationnelle manifestation. Ils ont pu applaudir les plus grands as du ciel, à commencer par deux de nos parrains : Léon Biancotto et Colette Duval. Et ce n'est pas tout, puisque, durant la

semaine qui a précédé le meeting « Pilote » a offert une grande séance gratuite à ses lecteurs au cinéma « l'Artistic » d'Orléans. En cette occasion, quelques jeunes Orléanais ont remporté des prix inattendus : des « Bons pour un baptême de l'air », offerts par les organisateurs du meeting ! Nous tenons par ailleurs à remercier les maisons qui ont voulu s'associer à cette « Semaine-Pilote » dans la ville où naquit la gloire de Jeanne d'Arc :

- LES GRANDS MAGASINS FRAN-CIS, 4, place de la République.
- JEAN MALARD, optique et photos, 312, rue de Bourgogne.
- KINZING-RADIO, 9, rue Jeanne-d'Arc.
- LA HUTTE, « Plein-Air », 61, rue Bannier.
- LA MAISON PILOTE, 47, rue Jeanne-d'Arc.

... et les GALERIES ORLEANAISES, 4, rue Thiers, où a été organisée samedi dernier une grande séance de dédicaces.
J. DONGUES.

RÉPONSE A LA 5^e ÉPREUVE DU BREVET DE PILOTE

Et voici les réponses à la 5^e Épreuve du Brevet de Pilote parue dans notre numéro 30, épreuve réservée uniquement, nous vous le rappelons aux détenteurs du Carnet de Bord.

Vous vous souvenez sans doute qu'il s'agissait de compléter une grille géométrique de mots croisés avec des mots ayant un rapport avec des navires.

HORIZONTALEMENT et de HAUT EN

BAS : Bastingage - Pont - Loch - Golette - Gabare - Cap - Dunette - Navire - Ame - Bachot - Cabestan - Baleinière - Nave - Enseigne - Radeau - Gallion - Neuf.

VERTICALEMENT et de GAUCHE A DROITE : Brigantin - Babord - Navicelle - Tillac - Cargo - Naute - Tonneau - Allège - Ancre - Grue - Encablure - Misaine - Corvette - Aviron - Tourmentin.

SOLUTIONS DES JEUX des pages 18-19

UNE ENQUETE NOCTURNE

En regardant bien le dernier dessin, vous verrez que Dédé-le-Dur possède de nouveaux billets mis en circulation depuis le 1^{er} janvier 1960 seulement. Or, nous sommes le 3 janvier (voir le premier dessin). Donc, Dédé ment lorsqu'il prétend que, depuis huit jours, il n'est pas sorti et n'a vu âme qui vive.

MOTS CROISÉS

- (1) Horizontalement. — I. Chantiers. — II. Canot. — III. Veine. — IV. Te - Rudes. — V. Au - Eu. — VI. Is. — VII. Le - Tous. — VIII. EE - Etat. — IX. Exhaure.
- (2) Verticalement. — 1. CC - Taille. — 2. Haveuse. — 3. Ane - Eh. — 4. Noir - Tea. — 5. Tenue. — 6. Eduquer. — 7. Ste. — 9. Sol - Puits.

pour demander votre "CARNET DE BORD"

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de Bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

Pilote

Sté Nlle D'EXPLOITATION DU JOURNAL PILOTE

Rédaction et Administration :
30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 19-10 - CENTRAL 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE

Directeur général : J. HEBRARD

Rédacteur en chef : R. JOLY

Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY

Directeur artistique : J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

| France et Communauté française | Étranger |
|--------------------------------|----------|
| 3 mois... 9,80 NF | 11,00 NF |
| 6 mois... 19,00 NF | 21,60 NF |
| 1 an... 36,40 NF | 41,60 NF |

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

"SIREP", 35, avenue Wolvendael,

BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

6 mois... 216 FB

1 an... 416 FB

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : ÉDIFRANCE,

30, rue Notre-Dame-

des-Victoires,

Paris (2^e).

CENTRAL 12-75,

13-30, 16-99.

BREVET DE
"PILOTE"

S.O.S. Animaux

Je laisse aujourd'hui la parole à une grande amie des animaux que vous connaissez tous : Brigitte Bardot. Elle s'intéresse vivement à nos efforts et je suis sûr que ce fragment d'une lettre qu'elle m'a écrite sera pour vous un précieux encouragement.

J.-P.

Je t'embrasse très fort tous les chiens, chats, oiseaux et écureuils qui sont chez toi.
Avec affection
Brigitte Bardot

S.O.S. ENTENDUS

● Le S.O.S. n° 14, paru dans notre numéro 29, et ayant trait au Refuge du Domaine de Charleville, a valu à celui-ci comme à Jean-Paul, un déluge de lettres. La directrice du Refuge et Jean-Paul lui-même vont évidemment faire de leur mieux pour donner satisfaction à toutes les demandes, mais n'oubliez pas, amis lecteurs qui avez écrit à Louveciennes, que, même si vous n'êtes pas, cette fois-ci, parmi les heureux, il vous reste toujours la possibilité de répondre à un nouvel S.O.S. ou de poser votre candidature pour quelque animal que ce soit dans notre rubrique : « On nous demande... » N'est-ce pas, Yvon Simon, Jean-Pierre Legrand, Mme Odette Blanc, Géo Forcier, René Dumont, Mme Abel Caillot, Michel Vernis, Michel Souverain, toute la famille Giraud, Daniel Rolland, André Piava, Jean-Pierre Heuschling, Patrice Reber, Annie Trote, Gérard Ratoin,



Claude Lagalisse, Alain Chevalier, Roger Singer, Denis Hamon, Huguette Pradelle, Jean-Pierre Pruvot, Jean-Louis Levacher, M. et Mme Monchy, Jacques Durix, Marie-Rose Degroote, Jean-Christophe Lemble, Jean-Pierre Poinson, Jacques David, Joaquina Pla, André Fleuriot, Bernard Pasty, etc. ?

● Le S.O.S. n° 15, paru lui aussi dans notre numéro 29, et lancé par Claude Heysch, de Vincennes, a déclenché également un abondant courrier. A Roger Bauer, Etienne Burlot, Yves Levacher, la famille Giraud, Jean-Luc Begane, Francis Meunier, M. Faguer, André Thevenin, Alain Blanc, Claude Mignerey, Jacky Van-Kets, Michel Lefort, Claude Jeunehomme, Christian Perinet, Gilles Decord, Michel Plu-mann, nous faisons la même réponse que précédemment.

● Pierre Anquetil, aux Mureaux (S.-et-O.) : Je prendrais bien en charge le chien de Jean-Louis Tournit (annonce n° 16), vu que je fais partie de la Société Protectrice des Animaux.

NOUVEAUX S.O.S.

N° 25. — « Je suis un petit chien roux d'un an, très sage, très propre, affectueux et aimant les enfants. J'appartiens à un petit garçon dont les parents divorcent, c'est pourquoi j'ai failli être abandonné. Merci au lecteur qui pourrait me garder jusqu'au mois d'octobre 1960... »

N° 26. — Dominique Carpentier, à Saint-Quentin : « Une chatte vient de mettre au monde cinq jeunes dont quatre ont été supprimés. Pouvez-vous me placer d'urgence le cinquième ? Il est blanc avec tache rousse... »

ON NOUS DEMANDE...

N° D 11. — Evelynne Maury, à Sèvres (S.-et-O.) : « J'avais un chien appelé Napoléon et une tortue appelée Joséphine, mais ils viennent de mourir de vieillesse. Alors, pour me consoler, j'aimerais adopter un perroquet... »

N° D 12. — Jeannine Desgranges, à Ramonchamp (Vosges) : « Cet été, nous avons eu un petit terrier écossais qui est mort écrasé. Nous en avons éprouvé un très grand chagrin... J'ai pensé que vous auriez peut-être un petit chien ratier dans ce genre... Nous avons deux petits chats à donner... »

N° D 13. — Georges Antoine, Fontaine-le-Port (Seine-et-Marne) : « Je désire avoir une petite brebis d'environ un mois et demi. Si tu n'en as pas, une ânesse pas trop vieille... »



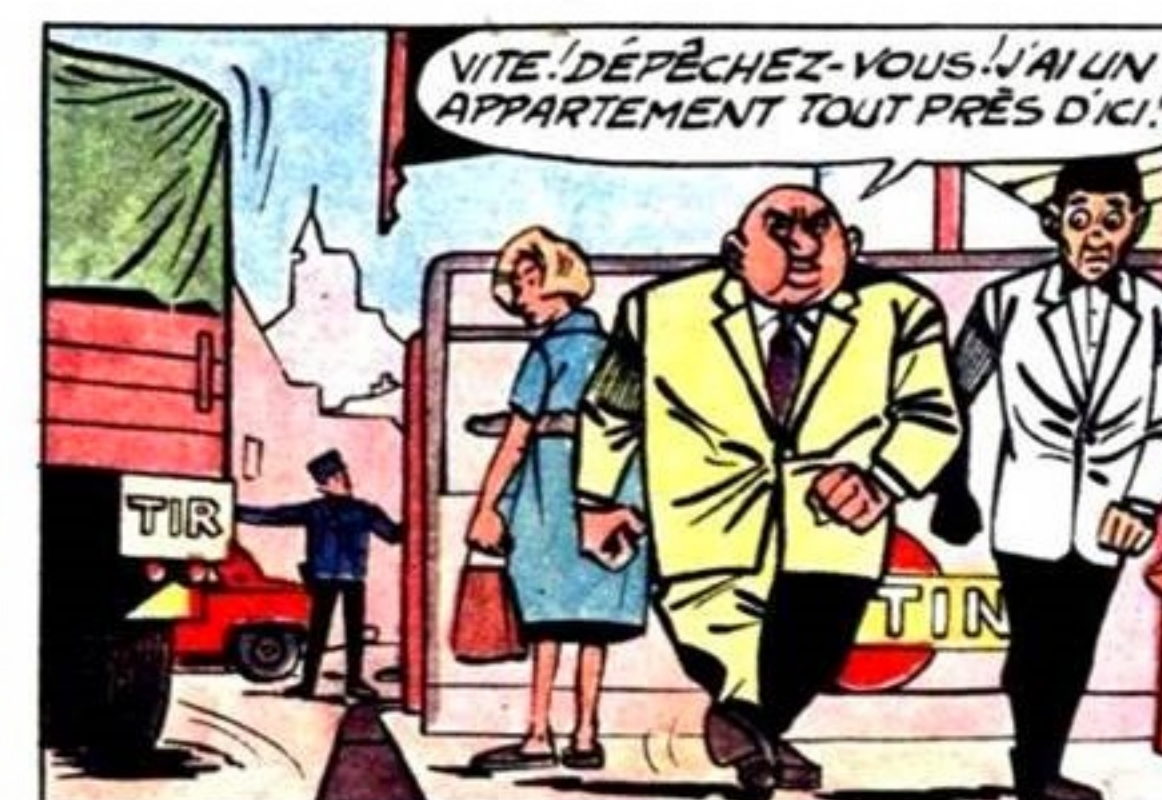


ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Edith Jeanson s'est échappée. Elle attend Ernest devant un bureau de poste. Elle ne sait pas qu'il est à nouveau tombé entre les mains du Tonneau.

par St JULIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



Pilote

N° 33
9 JUIN 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique : 8 Fr. 8

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

ILS SONT 15.000 QUI ONT SURVÉCU
LE S.O.S. DES DERNIERS AÏNOUS



DANS NOTRE COURRIER

ILS SONT POUR LA CHASSE A COURRE

H ELAS! M. R. O... de Poitiers, nous n'avons pas la place nécessaire pour publier tout l'entretien que vous avez eu avec un de nos lecteurs, qui vous demandait de signer « sa » pétition contre la chasse à courre. Nous allons simplement citer, textuellement, le passage qui, dans votre esprit, doit vraiment nous enlaidir.

Vous écrivez :

La chasse à courre n'intéresse que quelques riches, ce n'est pas une clientèle intéressante pour ton journal, on peut sans crainte l'attaquer, tandis que tout le reste, tu comprends, c'est plus intéressant, c'est la masse, la grosse clientèle, il ne faut pas la méconter, attaquer ses plaisirs, même les plus bas. Ce serait perdre des lecteurs, la voilà, la vérité.

La vérité, M. R. O... c'est que nous avons perdu des centaines, peut-être même des milliers de lecteurs, et pas tous « des riches ». Nous tenons nombre de leurs lettres à votre disposition.

Quant aux plaisirs les plus bas de notre clientèle, nous avouons ne pas les connaître. Notre clientèle, ce sont les jeunes de France, et nous savons qu'ils ne prennent aucun plaisir aux boucheries meurtrières du ring (ces faux combats que nous dénonçons avant vous, dans notre numéro 17, page 3). Ils ne vont pas non plus, croyez-vous, crever les yeux des palombes pour en faire des appeaux (autre plaisir bas que nous dénonçons hier, volontiers, avec vous). Mais ils n'ont pas de la chasse à courre la même idée que vous, voilà tout. Ils pensent : « Pauvre bête, qu'on n'en finit pas de torturer. » Et ils pensent aussi : « Pauvre chasseur, qui a besoin de cette torture. »

Ils ne pensent pas, comme ce lecteur de Nantes, qui, à seize ans, chasse le cerf depuis cinq ans, que cette passion est un sport noble. Où est la noblesse, quand l'homme a toutes les chances, et la bête aucune, sinon une fuite haletante, éperdue, qui finira en agonie ? Le torero, lui, est noble dans la mesure où il offre sa poitrine et sa vie (précisons, toutefois, M. R. O... et cela au risque de perdre des milliers de lecteurs aficionados, que « Pilote » est contre les corridas avec mise à mort. Notre journal n'a que huit mois, et il vous surprendra encore. Ça n'est que sa première campagne).

Les jeunes ne sont pas non plus d'accord avec vous, M. de F. V... de Paris, qui, dans une fort belle lettre d'ailleurs, nous écrivez entre autres : ... mais la chasse à courre est cette réhabilitation de l'animal qui a compris le jeu et qui le joue le plus noblement du monde. L'animal fuit non seulement parce qu'il veut échapper à la mort, mais parce qu'il sait d'instinct ce qu'il doit faire... De toute façon, l'animal meurt, me direz-vous. Oui, mais dans un cas il ne sait pas, et dans l'autre, il est pleinement conscient ». Il a la joie de s'être défendu.

Les jeunes sont de moins en moins d'accord, puisque la chasse à courre, c'est cela... la conscience de mourir offerte à un animal. Cette joie que vous avez peut-être vue dans les yeux fous d'un cerf qu'on va achever, nous n'y croyons pas, M. de F. V... Et, surtout, nous n'en voulons pas !

Nous sommes par contre sensibles à votre argument, M. P. G... de Verdun : A mon avis, si vous vous opposez d'une manière si remarquable à la cruauté, et aux faits inhumains, vous feriez aussi bien de faire signer une pétition contre la guerre d'Algérie.

Croyez bien, M. P. G... que si une pétition avait la moindre chance d'arrêter une guerre comme celle d'Algérie, cette pétition, nous l'aurions déjà faite, et toute la France avec nous.

Un jour proche, nous voulons proposer à nos lecteurs une action sans doute moins ambitieuse, mais qui sera, elle, constructive, car elle ira droit au cœur de dizaines de milliers de jeunes Algériens.

Les Jeunes de France sont réalistes, M. P. G... et « Pilote » avec eux !

Si une pétition ne peut, hélas ! arrêter une guerre, par contre, elle peut, peut-être, interdire une chasse à courre. Nous ne garantissons pas le succès, mais, avec nos lecteurs, nous essaierons souvent et longtemps s'il le faut. Et puis, avouez qu'un million de cœurs qui battent pour sauver un cerf, c'est un million de cœurs qui ne pourraient jamais battre pour une guerre.

Avant la fin du mois de juin, nous attendons encore des centaines de milliers de signatures. A notre rendez-vous du 1^{er} juillet, le docteur Méry, parrain du « Carnet de Bord » et parrain de cette campagne, pourra être fier des Jeunes de France.



Les photos qui illustrent ce numéro sont dues à : couverture, Ekt. Holmes - Politiques Press Photo - Iskender - A.F.P. - Press Sport - Globe Photos - Photo OTAN - Photos Peter Kunert - René Pari - AGIP - Roughol - Toulgouat Paris - Ouest-France.

RUGBY ET FOOTBALL SE PARTAGENT LA FRANCE

Après la victoire de Monaco en Coupe de France, voici la nouvelle carte du football français en première division. Nous trouvons (les cercles de notre carte) :

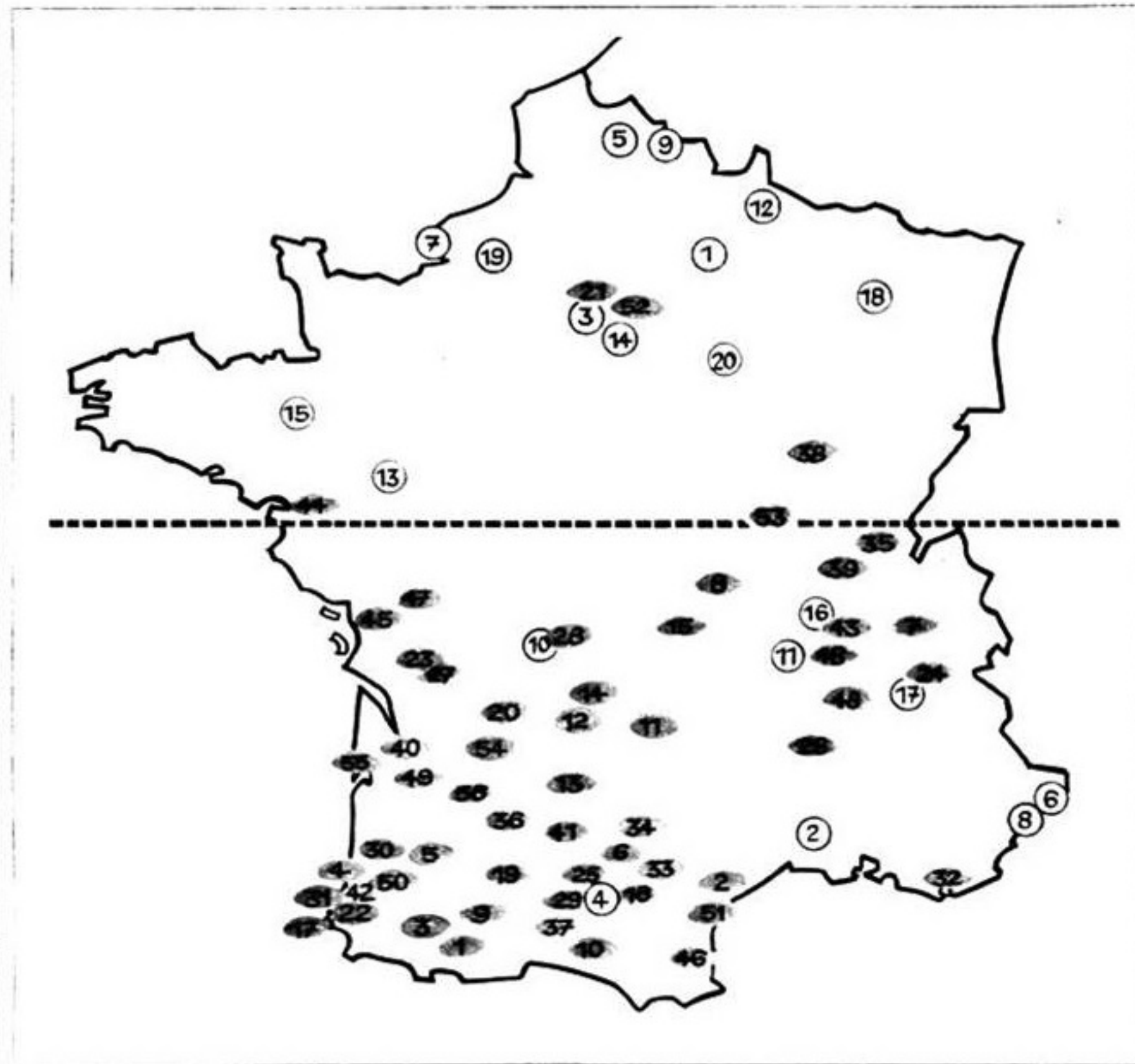
1. Reims ; 2. Nîmes ; 3. R.C. Paris ; 4. Toulouse ; 5. Lens ; 6. Monaco ; 7. Le Havre ; 8. Nice ; 9. Valenciennes ; 10. Limoges ; 11. Saint-Etienne ; 12. Sedan ; 13. Angers ; 14. Stade Français ; 15. Rennes ; 16. Lyon ; 17. Grenoble ; 18. Nancy ; 19. Rouen ; 20. Troyes.

Il est curieux de confronter cette carte du football français à celle du rugby, figurée ici par les cinquante-six clubs de division fédérale (marqués d'un ovale). Il s'agit de :

1. Lourdes ; 2. Béziers ; 3. Pau ; 4. Dax ; 5. Mont-de-Marsan ; 6. Graulhet ; 7. Chambéry ; 8. Vichy ; 9. Tarbes ; 10. Foix ; 11. Aurillac ; 12. Brives ; 13. Cahors ; 14. Tulle ; 15. Clermont-Ferrand ; 16. Mazamet ; 17. Hendaye ; 18. Vienne ; 19. Auch ; 20. Périgueux ; 21. R.C. de France ; 22. Biarritz ; 23. Cognac ; 24. Grenoble ; 25. Toulouse-O.E.C. ; 26. Limoges ; 27. Angou-

lême ; 28. La Voulte ; 29. Stade Toulousain ; 30. Saint-Vincent-de-Tyrosse ; 31. Bayonne ; 32. Toulon ; 33. Castres ; 34. Carmaux ; 35. Saint-Claude ; 36. Agen ; 37. Saint-Girons ; 38. Dijon ; 39. Bourg-en-Bresse ; 40. Stade Bordelais U.C. ; 41. Montauban ; 42. Soustons ; 43. Lyon O.U. ; 44. Nantes ; 45. La Rochelle ; 46. Perpignan ; 47. Niort ; 48. Romans ; 49. Bègles ; 50. Saint-Sever ; 51. Narbonne ; 52. Paris U.C. ; 53. Le Creusot ; 54. Bergerac ; 55. La Teste ; 56. Marmande.

De cette confrontation entre l'élite du football et celle du rugby, il ressort que la France a de plus en plus tendance à se partager en deux zones sportives : au Nord, au-dessus d'une ligne qui partage la France en deux, prédomine le ballon rond. Le ballon ovale occupe massivement le Sud. Cette tendance s'est encore accentuée cette année, puisque Toulon et Bordeaux disparaissent de la liste des clubs de football de première division, tandis que Chalon descend en deuxième division de rugby.



UNE PÊCHE MIRACULEUSE

IL EST CONTRE LA CHASSE A COURRE



C E tout jeune cerf (que l'on appelle un dague) vient de vivre une aventure peu banale. Une belle aventure, puisqu'elle finit bien. Le 20 mai dernier, M. Pierre Jezequel, marin-pêcheur de Trezien-Plouarzel, en Bretagne, revenait de relever ses casiers au large de Pornic, quand il vit sur l'eau un objet qui l'intrigua. M. Jezequel s'approcha de « l'objet » et, à sa grande surprise, il reconnut un dague. Un dague qui avait été signalé dans les parages depuis deux ou trois semaines et qui, pourchassé par des chiens, avait dû se jeter à l'eau pour leur échapper.

Le pêcheur réussit à passer un nœud coulant au cou de la bête.

Le dague fut remis à M. Tartu, garde-chasse de la société locale, qui, ainsi que son épouse, l'entoura de soins affectueux. Il est à souhaiter que le jeune cerf puisse goûter à nouveau la joie de vivre libre dans les bois, sans plus jamais connaître les horreurs de la chasse.



IL Y A 50 ANS MOURAIT JULES RENARD l'homme qui était malade de ne pas pouvoir monter dans la lune

CERTAINS d'entre vous ont peut-être la chance exceptionnelle de bavarder avec un arrière-grand-père né en 1864 ?

Eh bien, ce vieillard, presque centenaire, pourrait être Jules Renard.

Vous auriez fêté son anniversaire le 22 février dernier, avec un gâteau de 96 bougies.

Malheureusement, c'est le 6 avril 1910 que Jules Renard écrivit la dernière phrase de son « journal ». Elle se terminait par ces mots : « ... comme quand j'étais Poil de Carotte. »

Et ses yeux, qui savaient si bien voir, se sont fermés pour toujours, le 22 mai 1910.

DANS SON JOURNAL

- Bientôt, le cheval sera sur la terre, quelque chose d'aussi étrange que la girafe.
- Le chat tâte l'univers avec sa patte.
- Déplaçant comme un morceau de papier dans une prairie.
- Ensuite, ils mangèrent un plat de graviers où il y avait quelques lentilles.
- Sous un chêne, je me sens druide.
- De l'utilité des merveilles : la mer va d'un rivage à l'autre pour boucher les trous de sable que font les enfants sur la plage.
- Il n'y a que le temps qui ne perde pas son temps.

Si vous étiez entré au lycée Charlemagne, en classe de rhétorique, en octobre 1881, vous auriez eu comme condisciple un garçon de dix-sept ans que vous auriez sans doute surnommé « Poil de Carotte », à cause de ses cheveux roux.

Il vous aurait dit, en arpentant la cour, un soir : « J'ai une sœur et un frère aînés, qui s'appellent Amélie et Maurice. Je suis né, par hasard, à Châlons-sur-Mayenne, le 22 février 1864 : mon père, entrepreneur de tra-

vaux publics, était là-bas en déplacement... »

Au lycée Charlemagne, il faisait semblant de préparer l'Ecole Normale Supérieure, mais il n'avait qu'une ambition : devenir écrivain, poète, journaliste, auteur dramatique, très vite, le plus vite possible, pour effacer, croyait-il, le souvenir de Poil de Carotte qu'il avait été, et qu'il était encore, aux yeux d'une mère injuste, aigre, autoritaire, sournoise, menteuse, et qui, sans le vouloir peut-être, l'avait martyrisé. Mais lisez donc « Poil de Carotte »...

Quittant le lycée Charlemagne, il essaie d'entrer aux Chemins de fer de l'Est, accepte un poste de commis à la Compagnie d'exploitation immobilière, puis devient précepteur des enfants d'un certain M. Lion. Il gagne cent soixante-quinze francs par mois. Enfin, à vingt-quatre ans, il épouse Marie Morneau. Elle a une petite dot, cette Marie qu'il appellera Marinette. Elle lui donnera deux enfants, qu'il appelle, dans ses livres, Fantec et Baie.

Mais lisez donc « Bucoliques » !

Cet observateur de tout s'est aussi observé lui-même, comme avec une loupe, longuement, minutieusement, sans faiblesse, avec une franchise qui frise la cruauté.

Le « journal » de Jules Renard, c'est un bien gros livre lourd et plein, bourré de milliers de notations brèves. Vous le dégusterez plus tard, ainsi que lui-même disait : « Comme une poule boit, en relevant fréquemment la tête, pour faire couler. » C'est le journal d'un ami.

Si Jules Renard, chasseur d'images, chasseur de vérité, ne devenait pas votre ami, il ne pourrait pas vous aider à voir, à entendre, à sentir, à comprendre... Et, finalement, bien qu'on dise de lui que c'était un cœur sec, à aimer ce monde qui vous entoure.

— Je suis malade, disait-il, de ne pas pouvoir monter dans la lune.

Quand vous y monterez, un jour, pensez à lui : cela lui fera plaisir.

P. C.

JOUEZ AVEC LUI

A partir de ce 8 juin, notre ami Jean-Paul vous donne rendez-vous sur l'antenne de Radio-Luxembourg, chaque jeudi, de 13 h 40 à 13 h 50, dans « Champion », pour vous présenter son magazine sonore « Les Jeunes Amis des Animaux ». Le même magazine passe chaque dimanche sur Radio-Monte-Carlo à 13 h 30. Dans la séquence de Jean-Paul, Jules Renard a chaque semaine sa place. Un grand concours permanent propose aux jeunes auditeurs des silhouettes dues à la plume du grand écrivain. Il faut deviner à quel animal se rapporte chaque silhouette.

« Pilote » s'associera chaque semaine à ce concours en publiant le texte de la silhouette hebdomadaire.

Une fois que vous avez deviné de quel animal il s'agit, nous vous proposons de le dessiner en lui donnant, en couleurs, les traits et les caractères que Jules Renard lui a prêtés.

Chaque semaine, de magnifiques boîtes Caran d'Ache (Prismalo et Neocolor) récompenseront les 20 meilleurs envois. A vos crayons ! Le premier jeu commence. Mais, d'abord, devinez, grâce au texte ci-dessous, de quel animal il s'agit.

« UN PETIT ARBRE NAIN »

J'ENTRAI au bois par un bout de l'allée, comme IL arrivait par l'autre bout.

Je crus d'abord qu'une personne étrangère s'avancait avec une plante sur la tête.

Puis je distinguai le petit arbre nain, aux branches écartées et sans feuilles.

Enfin... IL... apparut net, et nous nous arrêtons tous deux.

Je lui dis :

« Approche. Ne crains rien. Si j'ai un fusil, c'est par contenance, pour imiter les hommes qui se prennent au sérieux. Je ne m'en sers jamais, et je laisse ses cartouches dans leur tiroir. »

...IL... écoutait et flairait mes paroles. Des que je me tus, IL n'hésita point : ses jambes remuèrent comme des tiges qu'un souffle d'air croise et décroise. IL s'enfuit.



Ce jeune matelot porte, épinglées au col, ses cartes d'identité spéciales.



Au poste de garde, à l'entrée d'une des zones interdites, les cartes d'identité des personnes autorisées à entrer sont toutes affichées sous les yeux des policiers. Le contrôle est ainsi facile.



Ce policier, malgré son air placide, filtre les arrivants.

UNE ENQUÊTE DE **Pilote**

dans le chantier le mieux gardé du monde TOUS LES DEUX ANS ON RECONSTRUIT LE SOUS-MARIN ATOMIQUE

A NORFOLK (U.S.A.), dans l'Etat de Virginie, sur la côte Atlantique, juste à l'entrée de l'immense baie de Chesapeake, se trouve l'une des bases navales les plus secrètes et aussi les plus grandes du monde. Dans le port admirablement protégé, se trouvent groupées de nom-

seurs français, les porte-avions britanniques, les patrouilleurs canadiens, les frégates norvégiennes et les sous-marins nucléaires américains, les quais ont été considérablement agrandis et, autour d'eux, en bordure de la côte, une ville tout entière, avec ses magasins, ses écoles, ses églises, ses terrains de golf et ses cinémas, a été édifiée, abritant les marins des unités, les ingénieurs, les ouvriers des arsenaux et les officiers de l'état-major qui vivent là avec leurs familles, entourés d'un important réseau de surveillance qui les contrôle et assure leur sécurité.

AU RENDEZ-VOUS DES SOUS-MARINS ATOMIQUES

Norfolk, quartier général du Saclant, a en effet sa police spéciale qui demeure constamment sur le qui-vive. Plus d'un agent secret étranger aimerait pouvoir pénétrer dans le bâtiment en briques rouges où se réunit l'état-major et qui, dans ses caves, abrite des centaines de documents portant le cachet « Top Secret ». Plus d'un espion aimerait aussi rôder sur les quais du port, principalement près du bassin où, à leur retour de croisière, sont amarrés les fameux sous-marins atomiques.

Depuis le célèbre « Nautilus », le premier du genre (voir Pilotorama n° 3), d'autres sous-marins atomiques sont entrés en service, parmi lesquels le « Skate », qui émergea au pôle Nord, et le « Seawolf », que nous vous présentons ici. Actuellement, dans les chantiers de Groton, près de New-London, dans le Connecticut, d'autres sous-marins sont en construction, selon le programme qui prévoit une flottille de 37 unités atomiques.

Ils seront tous ancrés à Norfolk, constituant ainsi une force absolument unique au monde.

Tous les deux ans, les sous-marins

atomiques, qui peuvent rester plusieurs mois de suite en croisière et parcourir sans escale plus de 15 000 kilomètres, sont mis en cale sèche à leur retour à Norfolk. Ils sont alors entièrement démontés et vérifiés en détail, jusqu'aux pièces les plus infimes. Ce minutieux jeu de patience dure près de deux mois. Lorsqu'il reprend la mer, le sous-marin est entièrement remis à neuf et bénéficie des tout derniers perfectionnements. Son réacteur recharge en trois jours, il est prêt à entreprendre un nouvel exploit.

Plus de 11 000 ouvriers spécialisés travaillent dans les chantiers de Norfolk. Ils ont tous été soigneusement sélectionnés et chacun a fait l'objet d'une minutieuse enquête des services de sécurité. Tous portent une carte d'identité spéciale avec photo, qu'ils doivent montrer à l'entrée de certaines zones. Ils sont parfois soumis à des fouilles inopinées et tous ont des valises

d'un modèle uniforme pour le transport de leurs objets personnels. Ainsi, aucune fraude n'est possible. De plus, les autos de surveillance, qui patrouillent dans les larges avenues, sont munies de postes émetteurs-récepteurs qui leur permettent d'être rapidement averties et de pouvoir se porter aussitôt en n'importe quel lieu de la base.

Les sous-marins atomiques, par leur immense rayon d'action, sont des armes redoutables. Ils peuvent détecter n'importe quel ennemi et donner l'alerte. Instruments de riposte, ils peuvent se rendre à proximité des frontières de l'adversaire et contre-attaquer en lâchant les fameuses fusées « Polaris ».

Ainsi donc, Norfolk est devenu un des points essentiels de la défense occidentale. Ce bastion stratégique assure la sécurité de ceux qu'il a mission de protéger, c'est un des plus vigilants gardiens de la Paix.

De notre correspondant particulier : Frank MURRAY

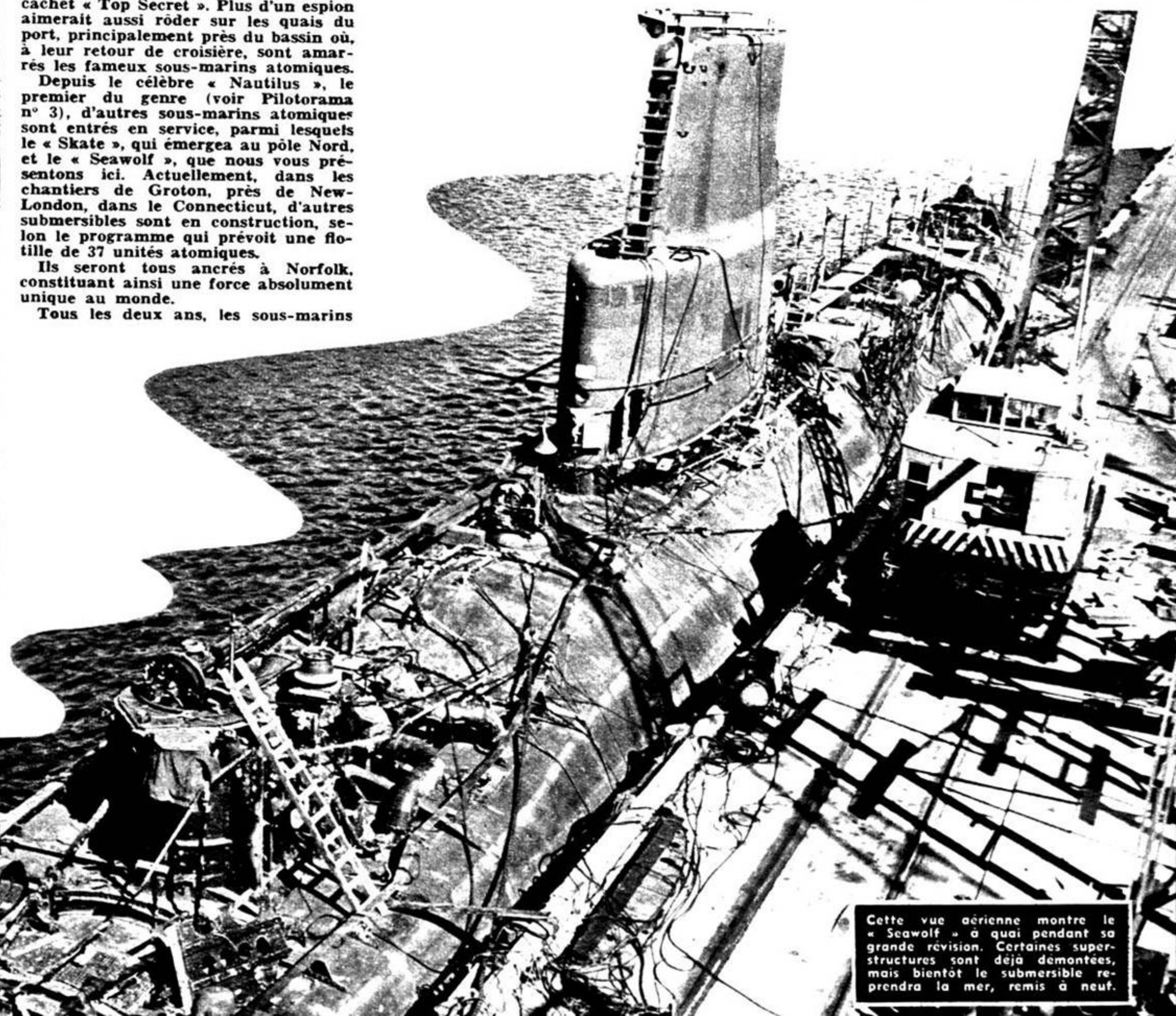


Cet extraordinaire enchevêtrement de câbles relie le « Seawolf » à la terre : air comprimé, téléphone, électricité, se croisent sans erreur.

breuses unités parmi lesquelles les bâtiments les plus modernes et les plus aptes à frapper rapidement l'ennemi en cas d'attaque surprise.

Il y a déjà de nombreuses années que Norfolk est un arsenal militaire. La flotte américaine en avait fait, bien avant la dernière guerre, un immense arsenal et y tenait en réserve sa première flotte de l'Atlantique.

Mais, devant les progrès obtenus dans le domaine de l'armement et l'évolution de la technique, des transformations importantes ont dû être apportées aux installations portuaires. Et Norfolk est devenu le tout premier port militaire de la défense occidentale. Dans le cadre de l'O.T.A.N., toutes les flottes atlantiques ont été groupées en un secteur spécial, le « Saclant ». Pour abriter les dragueurs de mines venus de Belgique, les croi-



Cette vue aérienne montre le « Seawolf » à quai pendant sa grande révision. Certaines superstructures sont déjà démontées, mais bientôt le sous-marin reprendra la mer, remis à neuf.

Astérix

DESSINS: **UDRZO** TEXTE: **GOSNNY**





LE GUERRIER GAULOIS



RESUME. — Les Romains ont bu la potion magique préparée par Panoramix, le druide. Cette potion a des propriétés fort étranges. Caius Bonus et ses hommes en ont fait la triste expérience. Les cheveux poussent rapidement.





LE DIEU-OURS

VEILLE SUR LES DERNIERS DES AÏNOUS



nale de l'archipel. Leur situation est un peu celle des Indiens des Etats-Unis, dont nous vous parlions il y a quelques semaines. Comme eux, ils sont « parqués » dans des sortes de réserves. La race des Aïnous dégénère de plus en plus : la mortalité infantile augmente, la tuberculose fait des ravages. Bientôt ceux qui furent les premiers maîtres du Japon auront totalement disparu. Que s'est-il donc passé ?

DES BLANCS QUI DEVIENNENT JAUNES

Il semble, à voir certains visages d'Aïnous actuels, que l'hypothèse « race blanche » soit la plus valable. Malheureusement, les représentants de race pure sont aujourd'hui fort rares : l'une des méthodes japonaises pour éliminer peu à peu ces premiers occupants gênants a consisté à favoriser les mariages entre les deux races, si bien que, peu à peu, les caractéristiques se sont fondues.

Mais les Japonais ne se sont pas contentés de ce seul moyen éminemment pacifique : il y a eu longtemps lutte ouverte, et souvent sanglante, entre les Aïnous (appelés aussi Emishi) et leurs conquérants. Mais les Japonais ont eu beau parquer les Aïnous, les décimer par la guerre, les laisser lutter seuls contre la maladie et la famine, il en reste toujours.

La principale caractéristique physique des Aïnous, celle qui les distingue le plus sûrement des Japonais, c'est l'abondance de la chevelure, une chevelure noire et ondulée, qu'accompagnent, chez les hom-

mes, de longues barbes et d'imposantes moustaches.

Dans leur société, l'« unité », c'est le village, le « kotan », composé de cinq à trente et une familles dirigées par un chef. Le titre de chef est héréditaire de père en fils, et les fonctions consistent à assurer la paix dans la tribu, à juger les cas litigieux, à célébrer les cérémonies religieuses, les mariages, les funérailles, à mener les hommes en temps de guerre, à négocier, en temps de paix, avec les villages voisins, à surveiller les zones de pêche. Mais le chef participe, comme tous les membres de la tribu, à tous les travaux nécessaires : en échange, il reçoit sa part — ni plus, ni moins — du produit de la pêche et de la chasse.

Les maisons des Aïnous sont des huttes d'une seule pièce, couvertes de chaume. Une grande ouverture pour la porte. Une ou deux autres, plus petites, pour les fenêtres. Mais attention : celles-ci doivent toujours s'ouvrir vers le sud ou vers l'est, sous peine de démêles dangereux avec les mauvais esprits ! Mieux vaut, d'ailleurs, pour ne point leur donner prise, éviter de se tenir devant une fenêtre...

Les Aïnous tissent, pour leurs vêtements, une fibre végétale qu'ils teignent de couleurs vives. Un dessin géométrique brodé sert à reconnaître les différentes tribus, puisque chaque village a le sien. Hommes et femmes portent des colliers, des bracelets, des boucles d'oreilles.

A L'AN PROCHAIN, SEIGNEUR OURS !

Leurs coutumes les plus pittoresques se rattachent, comme dans la plupart des tribus primitives, aux rites religieux.

Ils croient que l'univers est divisé en trois parties : le ciel, où vivent les dieux, sur lesquels règne « Fuji », la déesse du feu (et le célèbre volcan Fuji-Yama est ainsi « la montagne de la déesse du feu ») ; la terre, réservée aux humains, et les régions souterraines, habitées par les âmes des morts. Les dieux rendent visite à la terre, sous forme de baleine, ou sur-

tout d'ours. L'ours, le dieu de la montagne, a droit à un culte particulier.

Chaque année, la tribu sacrifie un ours, pris au piège alors qu'il était très jeune et élevé dans le village. C'est alors « la fête de l'ours », occasion de longues réjouissances. En grande pompe, le chef nettoie la gueule du plantigrade et y introduit des aliments et de la liqueur faite avec des plantes choisies. Puis on écorche la bête et l'on jette sa peau sur les épaules du chef. Celui-ci boit alors une coupe de sang chaud, mange un morceau du foie, du cœur et des reins. Enfin, on sépare la tête du reste de la peau et, pendant un an, on l'expose dans la case du chef, qui fait fonction de temple. Au tour d'elle, les offrandes ne manquent jamais. Une dernière cérémonie réunit toute la tribu pour des adieux solennels au dieu de la montagne qui vient d'achever sa visite annuelle sur la terre...

Ainsi vivent — ou plutôt subsistent péniblement — les Aïnous. Le gouvernement japonais a pris conscience de ses responsabilités vis-à-vis de ces 15 000 survivants d'une race antique. Les petites communautés reçoivent désormais des subsides, l'assistance médicale gratuite et des secours de toutes sortes qui devraient permettre d'enrayer leur disparition.



JACKO A ÉTÉ CHARGÉ DE FAIRE DES REPORTAGES SUR LES VOITURES QUI ONT SERVI DE MODÈLES AUX PETITES AUTOS PAX. IL TERMINE ACTUELLEMENT SON SEJOUR AUX U.S.A. ET VA PRENDRE L'AVION DU RETOUR.

JACKO ET LES AUTOS PAX

A TRAVERS LE MONDE





J'AI VU TRAVAILLER RADJAH, CUEILLEUR DE THÉ ET TUEUR D'HOMMES

La semaine dernière, nous vous avons présenté les jeunes et sympathiques explorateurs Louis et Claudine Panassie (pages 2 et 3), qui viennent de rentrer d'un voyage de noces de 50 000 kilomètres accompli en jeep, jusqu'à Saïgon et Hong-Kong.

Tandis que Claudine Panassie prépare pour vos mamans et vos sœurs le récit détaillé de cette expédition qui paraîtra très prochainement dans notre grand confrère « Elle », son mari, fidèle à la promesse que nous vous avons faite, vous raconte l'un des spectacles auxquels ils ont assisté près de Ceylan : l'arrachage du thé par l'éléphant Radjah, travailleur infatigable, mais aussi tueur d'hommes, irascible et violent.

C'EST dans une plantation de thé que nous avons rencontré Radjah. Il faisait une besogne aussi curieuse qu'inattendue.

En effet, lorsque le thé a trente ans, il devient nécessaire de l'arracher, ainsi que les arbres qui le protègent. C'est un dur labeur qui demande pour l'énorme bête



Radjah, en plein effort, tire sur la chaîne. Son cornac le surveille et le guide.

beaucoup plus d'efforts que le tirage de troncs d'arbres, qui est une de ses tâches habituelles.

Deux hommes ont réuni trois plants de thé avec de fortes chaînes et relié le tout à une chaîne que l'éléphant va saisir.

Radjah prend le bois et le place entre ses dents, puis il enroule sa trompe autour de la chaîne. Il tire par saccades, mais le thé ne quitte pas facilement la terre. Des barrissements sourds ponctuent cet effort, et puis, des craquements se font entendre, les racines apparaissent, la chaîne se ramollit ; Radjah, satisfait, laisse tomber le morceau de bois ; il lève sa trompe vers le cornac qui la caresse et lui donne à manger les morceaux de noix de coco dont Radjah raffole. Cet éléphant peut ainsi arracher deux mille plants de thé par jour. Le même travail, par des hommes, n'atteindrait qu'un rendement de deux cents plants. Il n'est pas la propriété du cornac, mais celle d'un riche Cingalais qui en possède une quarantaine et qui les fournit pour les travaux de ce genre. Son prix est d'environ 350 000 anciens francs et, à la journée, le prix de location est de 15 000 francs.

L'HEURE DU BAIN, REPOS MÉRITÉ

Plusieurs fois par jour, on emmène Radjah se baigner dans une rivière proche. C'est son repos. Le cornac le lave et frotte énergiquement sa peau rugueuse avec un morceau de noix de coco. La bête, alors, devient étrangement docile et semble apprécier ces soins. Elle obéit au doigt et à l'œil aux ordres de son maître lorsque celui-ci lui commande de changer de position. Le bain terminé, Radjah repart vers son travail.

On entend le bruit de ses chaînes. Car cet éléphant se croit le prisonnier de chaî-

Par cette chaleur, on a souvent besoin de repos. Radjah n'échappe pas à la règle. Son cornac le conduit vers l'eau (ci-dessous).



nes qui, en réalité, ne sont là que pour lui faire croire qu'il ne peut s'évader. En fait, elles sont attachées à l'une de ses pattes et posées négligemment sur son cou.

Radjah a la réputation d'un éléphant pas commode et capricieux. Claudine voudrait monter dessus, mais le cornac s'y oppose.

— Surtout pas avec celui-là. Il a les femmes en horreur.

Et Claudine constate qu'en effet, lorsqu'elle le photographie, il la regarde, hargneux, et la suit des yeux, mécontent.

Le cornac nous explique : cet éléphant a tué, un jour de colère, trois hommes. Leurs veuves, alors, sont venues vers lui, pleurant et le menaçant, et elles gesticulaient tellement, elles lui firent tellement peur que, depuis ce jour-là, il ne peut plus supporter la vue d'une femme.

Louis PANASSIE.





photos faciles et de haute qualité ...avec les appareils





"JOIE DE VIVRE" 6x6
appareil reflex muni
des mêmes objectifs
Sem Berthiot que les
appareils de la gamme
Semflex.



"BABY JOY" 24 x 36
tous les avantages des
petits formats.



cadran sélecteur

EN COULEURS COMME EN NOIR,
vous réussirez toutes vos photos.
Ces deux appareils sont munis du
cadran sélecteur qui simplifie au
maximum la prise de vue.

Un coup d'œil sur ces petits des-
sins, un geste, visez, appuyez :
c'est pris, c'est réussi !

VOUS RECEVREZ UNE DOCUMENTATION COMPLÈTE EN ÉCRIVANT À
S^{te} SEM - SERVICE N° 15 - AUREC (HAUTE-LOIRE)

Ivanhoe

RESUME. — Le tournoi d'Ashby se déroule en présence du prince Jean et devant une assistance choisie. Brian de Bois-Guilbert, triomphateur des premières rencontres, est défié par un mystérieux chevalier, le Dëshérité. L'assistance est clouée par la surprise.

Texte de BERNARD LEROY d'après WALTER SCOTT - Dessins d'ANTONIO PARRAS



AUSSITÔT LES DEUX ADVERSAIRES FONCÈRENT L'UN SUR L'AUTRE, AVEC LA RAPIDITÉ DE L'ÉCLAIR.



LE CHOC, TERRIBLE, A FAIT FLÉCHIR LES CHEVAUX, MAIS AUCUN DES CAVALIERS N'EST DÉSARÇONNÉ !...



CET HOMME EST UN RUDE JOUEUR. IL M'INTRIGUE DE PLUS EN PLUS !



LES TROMPETTES SONNENT À NOUVEAU !... ET C'EST LA SECONDE CHARGE, AUSSI BRUTALE QUE LA PREMIÈRE...



LE TEMPLIER FRAPPE SON RIVAL AVEC UNE VIOLENCE TERRIBLE MAIS, HABILEMENT, LE "DÈSHÉRITÉ" SE DÉROBE !



IL M'A JOUÉ... CET HOMME EST UN CAVALIER HORS PAIR ET SON HABILETÉ À LA LANCE EST DIABOLIQUE, IL FAUT QUE JE CHANGE DE TACTIQUE



ET C'EST LA TROISIÈME CHARGE... IRRÉSISTIBLE, LA LANCE DU DÈSHÉRITÉ TROUVE L'OUVERTURE, FRAPPE BOIS-GUILBERT AU CASQUE...



SOUS LE CHOC, LA SANGLE DE LA SELLE DU TEMPLIER SE ROMPT ET BOIS-GUILBERT ROULE À TERRE.



FOU DE RAGE, EXASPÉRÉ PAR LES BRAVOS QUI SALUAIENT SON ADVERSAIRE, BOIS-GUILBERT S'EST RELEVÉ ET...

NOUS NOUS RETROUVERONS ET MA REVANCHE SERA TERRIBLE !...

TOUJOURS ET PARTOUT TU ME TROUVERAS PRÊT À TE COMBATTRE TEMPLIER !...



À L'HONNEUR DES CŒURS ANGLAIS ! À LA CONFUSION DES TYRANS !



ET MAINTENANT, AU TOUR DES AMIS DE BOIS-GUILBERT !... JE VAIS LES COMBATTRE SUR L'HEURE, L'UN APRÈS L'AUTRE DANS L'ORDRE QU'ILS CHOISIRONT EUX-MÊMES

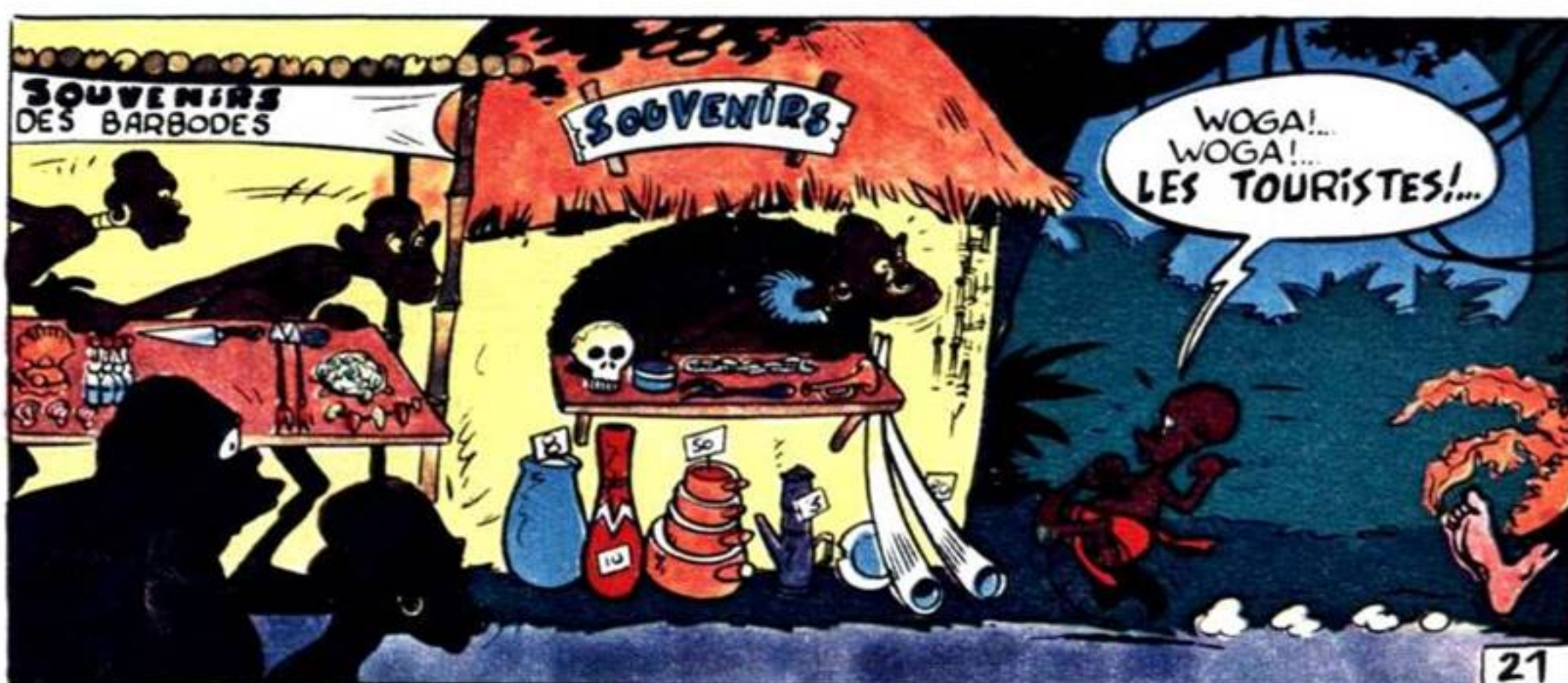
SI TU LE PERMETS, JE SERAI LE PREMIER !



Jehan Soupolet

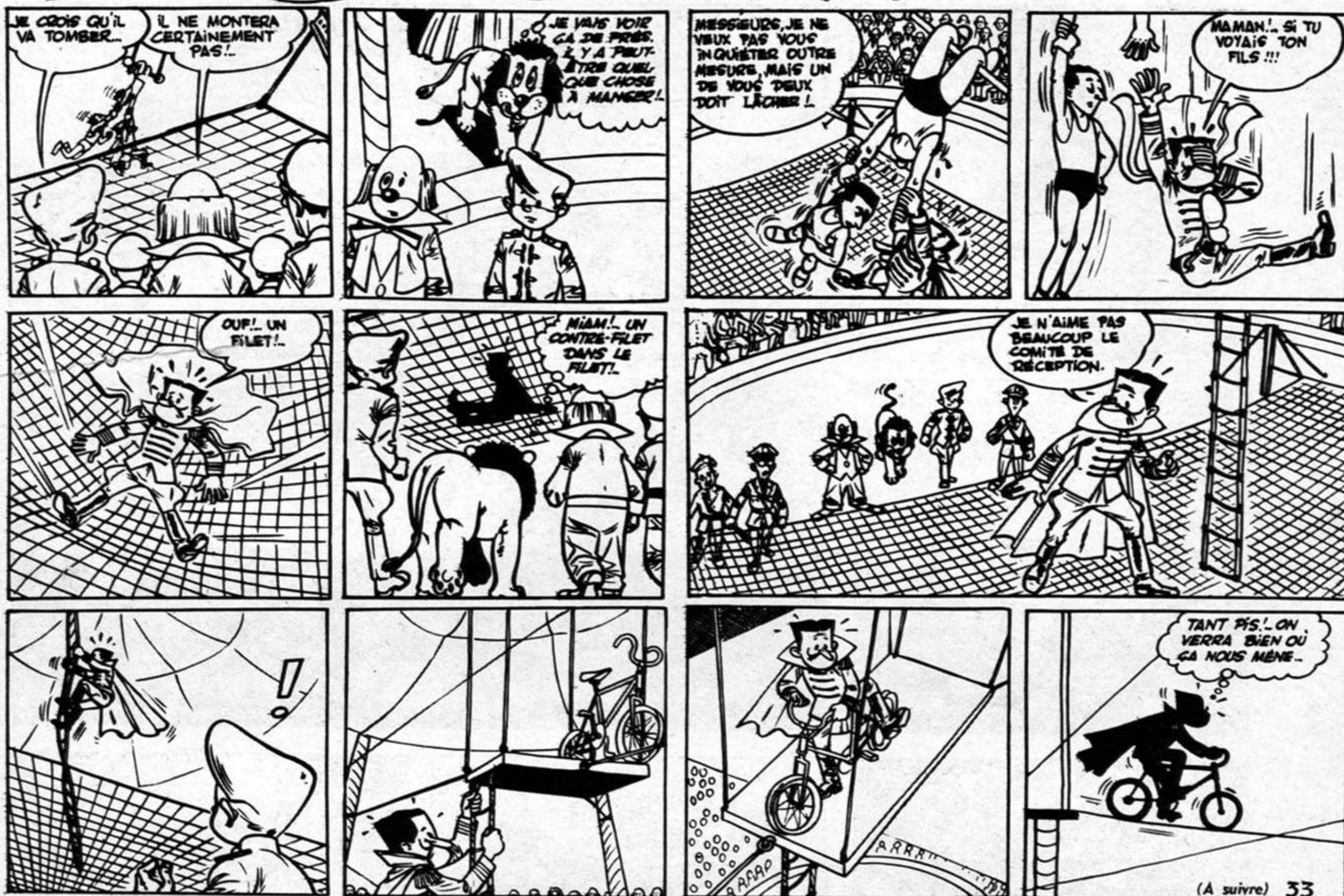
LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — Malgré un équipage inexpérimenté, la « Brave » poursuit calmement son chemin, sous les ordres du capitaine Soupolet. Mais Hugues a voulu prendre un bain et l'on a dû l'arracher aux requins.



PISTOLIN

RESUME. — Le capitaine Rodolphe, pour fuir ses poursuivants, se réfugie dans le cirque, chez les trapézistes, qui l'accueillent fort mal. Un accident est à craindre.



Nicolas

"TUUUUUUT !"

HIER soir, après que je sois rentré de l'école et que j'aie goûté, il y avait des petits pains beurrés, on a sonné à la porte. Je suis allé ouvrir et j'ai vu une grosse boîte, et derrière la grosse boîte, mon ami Alceste qui est gros aussi. « Qu'est-ce que tu fais là, Alceste ? », je lui ai demandé. Alceste m'a dit qu'il venait jouer avec moi et qu'il avait apporté son train électrique et que son papa lui avait permis de venir et de rester jusqu'au dîner. Je suis allé demander la permission à maman, qui m'a dit qu'elle voulait bien mais qu'il fallait que nous soyons bien sages « et montez dans la chambre et que je ne vous entende pas ».

Moi, j'étais drôlement content, parce que j'aime jouer au train électrique, et puis parce qu'Alceste, c'est un copain. On se connaît depuis qu'on était tout petits, ça va faire des tas de mois. Je ne l'avais jamais vu, le train électrique d'Alceste, c'est le Père Noël qui le lui a apporté, et depuis Noël je ne suis pas allé chez Alceste, mais avec une boîte aussi grosse, j'étais sûr que le train serait chouette. Même que j'ai dû aider Alceste à la monter, la boîte, parce qu'à la troisième marche de l'escalier, Alceste soufflait tellement que j'ai eu peur que le train n'arrive pas jusqu'à ma chambre.

Quand nous sommes arrivés, Alceste a mis la boîte par terre et il l'a ouverte. Il a commencé par en sortir trois sandwiches, il faut vous dire qu'Alceste aime beaucoup manger. Et puis, en dessous des sandwiches, c'était terrible. Des rails, des tas de rails, avec des aiguillages, des croisements et des rails qui tournent, et puis une gare, et puis un passage à niveau, et puis deux vaches, et puis un tunnel, et puis un sandwich au jambon qui était tombé dans le tunnel. Dans une boîte à part, il y avait le train lui-même, avec la locomotive verte, deux wagons de passagers, un wagon de marchandises, un autre pour transporter des bouts de bois et un wagon-restaurant comme celui qu'il y a dans le train quand nous partons en vacances, mais on n'y va pas parce que maman prépare des bananes, des œufs durs et du saucisson, et papa dit que c'est meilleur que ce qu'ils vous servent, et il se dispute avec le monsieur qui vend des orangeades parce qu'il dit que c'est

tiède, mais c'est chouette parce qu'il y a des pailles.

« Alors, voilà, a dit Alceste en mangeant son premier sandwich, nous allons mettre les rails ici, et puis ça va tourner là-bas, après on les fait passer sous le lit et sous l'armoire. Ici, on va mettre le tunnel, la gare là-bas, avec le passage à niveau, et les deux vaches ici. » « Si on mettait une des vaches là ? », j'ai demandé. « A qui il est le train, à toi ou à moi ? », a dit Alceste. Là, il avait raison, alors nous avons mis les vaches où avait décidé Alceste, qui a bien de la chance que le Père Noël lui fasse des cadeaux comme ça, parce qu'après tout, il n'a jamais été tellement sage, Alceste, et on le punit plus souvent que moi, et je suis moins mauvais élève que lui, et je suis beaucoup plus gentil qu'Alceste, et ce n'est pas juste, et je lui ai donné une claque. Alceste m'a regardé, étonné ; il était rigolo parce qu'avec la claque, le sandwich qu'il était en train de manger avait glissé et il avait du beurre jusqu'à l'oreille, et il m'a donné un coup de pied sur la jambe. Moi, j'ai crié et maman est entrée. « Vous jouez gentiment ? », a demandé maman. « Ben oui, quoi », a répondu Alceste. « Oh ! oui, maman, on s'amuse bien », j'ai dit, et c'était vrai, moi j'aime bien jouer avec mon copain Alceste. Maman nous a regardés, et puis elle a dit : « J'avais cru entendre... Bon, soyez sages ». Et elle est partie.

« J'espère que ta famille va nous laisser tranquilles », a dit Alceste. « Je ne peux pas rester très tard, il y a du pot-au-feu pour dîner ce soir, et c'est moi qui ai l'os à moelle. » On s'est dépêchés de tout installer, avec aussi la petite boîte électrique, là où il y a des boutons, et ça fait marcher le train tout seul. « Et l'accident, où on va le faire ? », j'ai demandé. C'est vrai, quand on joue au train électrique, ce qui est amusant, c'est de faire les accidents. « On pourrait enlever un rail

sous le tunnel », a dit Alceste. Moi j'ai trouvé que c'était une drôlement bonne idée, et j'allais le faire, mais Alceste a préféré enlever le rail lui-même. « Bon, j'ai dit, moi, pendant ce temps, je vais mettre les wagons sur les rails », et puis je suis allé les chercher dans la boîte. « Touche pas, tu vas tout casser ! » a crié Alceste en mettant plein partout des petits morceaux de jambon du sandwich qu'il était en train de mâcher. C'est chez moi, ici, et j'ai le droit de toucher à ton train », je lui ai dit, à Alceste. « C'est peut-être chez toi, mais le train est à moi, alors, lâche ce wagon ! », a dit Alceste, et je lui ai donné un coup de wagon de passagers sur la tête, et lui il m'a donné un coup de wagon-restaurant. On était là à se donner des coups de wagons, quand papa est entré dans ma chambre en faisant de gros yeux.

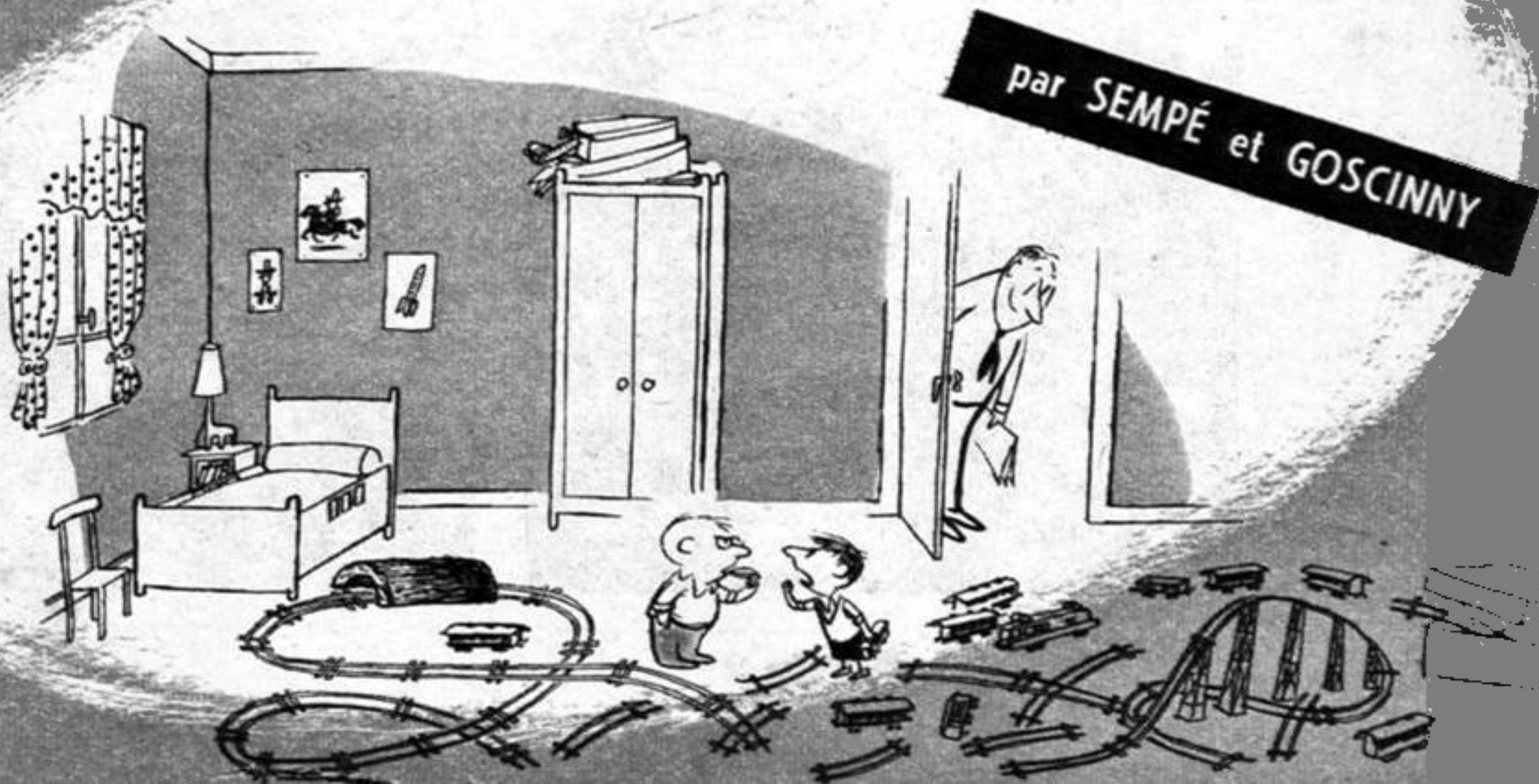
« Tu vois qu'ils nous dérangent tout le temps ! », a dit Alceste. Papa est resté la bouche ouverte en regardant Alceste. « Nous sommes en train de jouer, j'ai expliqué à papa, Alceste a amené son train électrique et maman a permis. » « Oui », a dit Alceste. « Ça t'écorcherait la bouche, Alceste, de me dire bonjour ? », a demandé papa. « Salut ! », a dit Alceste, et papa a poussé un gros soupir, et puis il a vu les rails et le train, et il a sifflé. « Dis donc, a dit papa, il est beau, ce train ! » « C'est le Père Noël qui l'a apporté à Alceste, j'ai dit à papa, l'année où j'ai été si sage. » Mais papa s'était assis par terre et il regardait le train, tout content.

« Quand j'avais votre âge, je voulais avoir un train comme ça, a dit papa, mais j'étais trop occupé à faire mes études, je n'avais pas le temps de jouer. » « Touchez pas trop à la gare, a dit Alceste, ça casse. Papa, il veut bien que j'amène mon train ici, pour jouer avec Nicolas, mais il ne veut pas qu'on casse. »

Papa a dit qu'il n'allait rien passer et qu'il allait nous montrer comment jouer au train électrique. « Passe-moi la locomotive et les wagons, a dit papa à Alceste, je vais les mettre sur les rails. » Alceste a regardé papa comme s'il lui avait mangé un sandwich, mais il lui a donné le train, parce qu'il est prudent Alceste, il ne se bat jamais avec un plus grand que lui. « Attention au départ ! a crié papa avec une drôle de voix. En voitureuuu ! Tuuuuuut ! » Et puis il a appuyé sur les boutons et le train n'a pas bougé. « Eh bien ! qu'est-ce qui se passe ? », a demandé papa qui était tout déçu, et puis il a regardé autour de lui et il s'est frappé le front. « Mes pauvres enfants, il a dit, vous n'avez pas mis la prise ! Comment voulez-vous que ça marche ? Heureusement que je suis arrivé ! » Papa s'est mis à rigoler et puis il est allé mettre la prise. « Bon, il a dit papa, maintenant ça va marcher. Tuuuuuut ! » Et il a appuyé sur les boutons, et ça a fait une chouette étincelle, et toutes les lumières se sont éteintes.

« Ça alors, a dit Alceste, ça fait comme chez nous. Moi je croyais que c'était l'électricité qui ne marchait pas à la maison, mais papa m'a dit d'essayer chez un copain, que je verrais bien que c'était le train qui marchait mal. Il avait raison, papa. » Mon papa à moi, il ne disait rien. Il était assis par terre et il regardait Alceste sans bouger les yeux. « Bon, a dit Alceste, il faut que je rentre, maman n'aime pas que je sois dehors quand il commence à faire noir. Salut ! »

Maman et moi, on a dîné avec des bougies sur la table, c'était chouette. Ce qui est dommage, c'est que papa n'était pas venu dîner avec nous. Il était resté assis dans ma chambre à boudier. Je ne croyais pas qu'il serait tellement déçu de ne pas voir marcher le train d'Alceste.





LUCIEN
BARNIER :

LES HOMMES DE L'ESPACE vieilliront-ils d'un an par demi-siècle ?

EINSTEIN avait raison ; le passager d'un véhicule cosmique vieillira moins vite que les gens restés sur la Terre. » Telle est la conclusion du physicien soviétique Podgoretski.

Avouons notre stupéfaction ! Comment admettre qu'une heure puisse avoir des durées différentes, selon que nous sommes à bord d'une fusée ou dans notre maison ? Bien sûr, Einstein et ses disciples nous disent : « Méfiez-vous ; dans notre univers, il y a des valeurs qui changent ; elles sont donc relatives. La vitesse est relative, l'espace est relatif, le temps est relatif. » Nous ne comprenons guère ce langage, parce que nous ne pouvons pas concevoir que deux et deux ne fassent plus quatre, ni qu'une heure de soixante minutes vaille seulement dix minutes pour un monsieur qui serait aux commandes d'un navire spatial. Et pourtant, sur notre Terre, il y a tout de même des phénomènes qui sont bien étonnants. J'évoquais tout à l'heure la vitesse. Notre vitesse à nous, piétons, est d'environ cinq kilomètres à l'heure ; mais est-elle de cinq kilomètres à l'heure pour tous ceux qui nous regardent marcher ? Dans un train qui file à cent kilomètres à l'heure, nous nous dirigeons vers le wagon-restaurant à notre cadence normale de cinq kilomètres à l'heure. Mais le cantonnier, immobile au bord de la voie, a l'impression que notre visage aperçu à travers les fenêtres des wagons se déplace beaucoup plus vite. En fait, pour ce cantonnier, notre vitesse est de $100 + 5 = 105$ kilomètres à l'heure.

Voilà donc une distinction qui est facile à comprendre : d'une part, notre vitesse par rapport au train lui-même (5 km-heure), d'autre part, notre vitesse par rapport au cantonnier (105 km-heure). Voilà pourquoi Einstein parlait de « vitesse relative ».



Ce voyageur parcourt le train à la vitesse de 5 km/heure ; mais le cantonnier la voit se déplacer à 105 km/heure, car le train file à 100 km/heure. On peut donc évaluer de plusieurs manières un même mouvement.

« Bien, me direz-vous, je comprends que la vitesse puisse être mesurée de manière différente par votre cantonnier et par votre voyageur du train ; mais vous n'allez pas nous affirmer que les montres de ces deux personnages ne tournent pas à la même cadence ? »

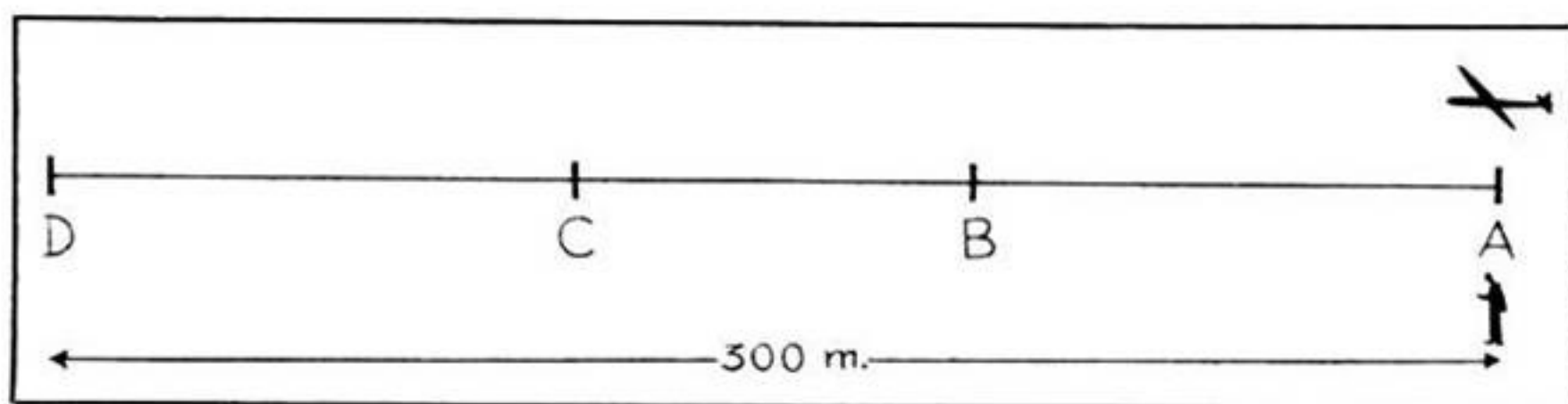
LE TEMPS EST ÉLASTIQUE

Eh bien, au risque de vous scandaliser, je vous affirme que le temps, pour le cantonnier, n'a pas la même valeur que pour le passager du train. J'ai le ferme désir de vous le prouver. Pour cela, je n'ai besoin que d'un avion ordinaire, de deux hommes, et d'un terrain de trois cents mètres de longueur. Mes deux hommes, je les appelle Jean et Paul. Jean pilote l'avion, un avion qui parcourt 100 mètres à la seconde, soit 360 kilomètres à l'heure. Sur cet avion, on installe un puissant klaxon. Tout

des 2 3. Enfin, en bout de terrain, à la balise 4, Jean note qu'il est midi trois secondes. Son dernier coup de klaxon n'est perçu par Paul qu'à midi quatre secondes. L'expérience a duré trois secondes pour Jean et quatre secondes pour Paul. Paul ne se laisse pas tromper ; toutefois, il a fait la preuve de cette fameuse « relativité du temps ».

DEUX ANS EN FUSÉE : UN SIÈCLE SUR TERRE

Si nous suivons Einstein, et nous y sommes bien obligés, nous concluons que, dans une fusée qui se déplace à une vitesse proche de celle de la lumière (299 940 kilomètres-seconde), un an du temps vécu à l'intérieur de la fusée correspondrait à cinquante ans du temps terrestre. Nous avons une énorme différence par rapport à notre expérience du klaxon ; mais c'est que



Ce dessin prouve que parfois : $3 = 4$ (voir notre article).

est prêt ; regardez le dessin et écoutez-moi : Jean décolle, amorce un virage et va prendre sa ligne de vol au-dessus du terrain, qui a été divisé en trois tronçons de cent mètres chacun. Ah ! j'oubliais : admettez que la vitesse du son est, en chiffres ronds, de trois cents mètres par seconde. Il est midi exactement. Jean est dans son avion. Il passe juste au-dessus de la balise où se trouve Paul. Coup de klaxon ; les deux hommes insistent : « Entendu klaxon à midi. » A la balise B, Jean appuie sur le bouton du klaxon et note : « Midi une seconde », alors que Paul entend le klaxon à midi une seconde $1/3$. Un léger décalage apparaît donc, à cause de la vitesse de propagation du son. A la balise 3, Jean note qu'il est midi deux secondes, mais son coup de klaxon ne parvient aux oreilles de Paul qu'à midi deux secon-

les vitesses sont infiniment plus élevées. On peut donc imaginer la fantastique aventure d'un homme qui, au bout d'un an, revient d'une randonnée cosmique en fusée et retrouve son frère jumeau plus âgé que lui de cinquante ans. Evidemment, il est possible que des éléments physiologiques accélèrent le vieillissement des artères et des cheveux du pilote de l'espace. Déjà, dans notre existence actuelle, on connaît la possibilité de bloquer le temps. Imaginez qu'un aviateur parti d'Orly vole à l'aplomb du parallèle de Paris à une vitesse de 1 100 kilomètres à l'heure. Cet aviateur verra constamment le soleil dans la même position, à sa gauche. Il suivra, en quelque sorte, le soleil ; et pour lui, il sera en permanence midi. Pourtant, sur l'aéroport d'Orly, la nuit tombera peu à peu ; minuit sonnera et le soleil se lèvera de nouveau le lendemain matin. Lorsque notre aviateur reviendra se poser à Orly le lendemain, à midi, il n'aura nullement rencontré la nuit. Il aura bouclé son tour du globe, ayant toujours à sa gauche le soleil de midi. Qu'aura fait cet aviateur, sinon bloqué le temps à midi ? Il n'aura pas vu la nuit qui lui aurait valu comme à tout le monde un jour de plus dans son existence.

ALLEZ DONC VOIR LA GAULE !

Ainsi que vous le constatez, le fantastique est déjà parmi nous. Plus exactement, il s'annonce. C'est sans doute l'aventure astronautique qui nous offrira les plus sensationnelles raisons d'ébahissement, puisque, en quelque sorte, nous allons disposer de cette incroyable machine à explorer le temps qu'imagina le grand romancier Wells. Un homme sera donc capable de défier le vieillissement, de se lancer dans un voyage spatial, ne serait-ce que pour laisser vieillir la Terre à un rythme précipité. Que de situations extraordinaires vont surgir ! L'observatoire du futur sera créé, d'où l'homme découvrira les secrets de l'avenir. Et ceux du passé, serait-il aussi aisé de les percer ? Hélas, non, car il faudrait alors dépasser la vitesse de la lumière, rattraper les images du passé. La « machine à remonter le temps » ne pourrait se concevoir que comme une sorte de super-super-télescope qui serait installé sur une planète distante de milliards de kilomètres. A 20 millions de milliards de kilomètres, notre télescope verrait la France sous les traits de la Gaule. Les images de cette époque se promèneraient encore dans l'espace sous la forme d'impulsions lumineuses qui se propagent à la vitesse de 300 000 kilomètres-seconde. Mais aucun Terrien ne surprendra jamais ces images ! Comme c'est dommage, n'est-ce pas ?

LE NOUVEAU
STYLO
A CARTOUCHE

**VISOR
Pen7**

se recharge
en **7**
secondes



12 N.F. 50

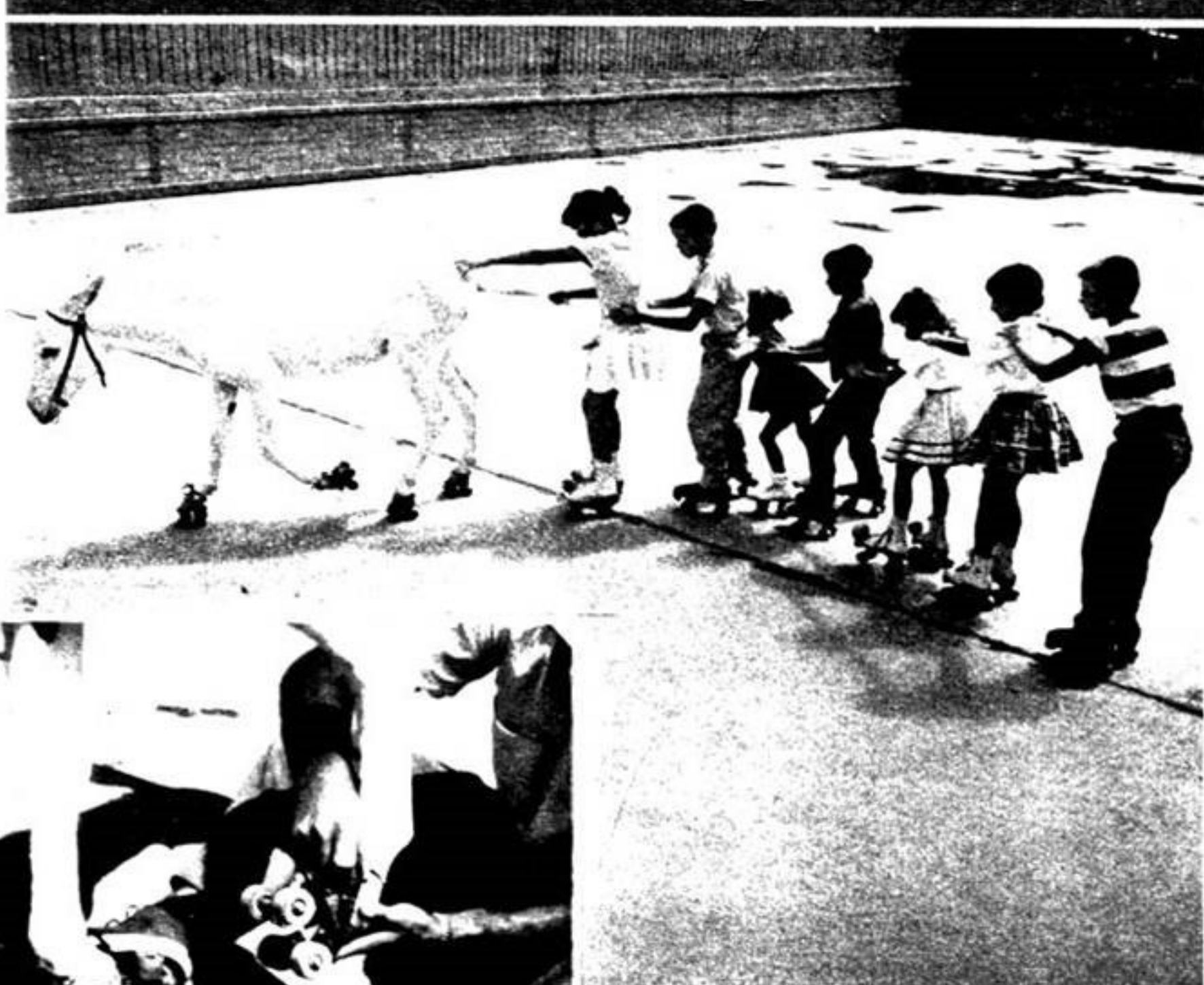
**VISOR
Pen7**

une cartouche
73 pages d'écriture

ETUI 5 CARTOUCHES

1^{er}

Un âne allait patinant...



Pinky est un âne « pas comme les autres » : son maître lui a fait faire deux paires de patins à roulettes à la mesure de ses sabots et il évolue avec grâce sur les pistes américaines. Mais il est heureux lorsqu'il rencontre de petits compagnons de jeu : il les remorque alors avec une patience... d'an(g)e !

BISON NOIR

RESUME. — Un convoi d'or destiné à l'armée du général Custer est surveillé par Bison Noir et le sergent Benton. Craig, déserteur du 6^e de cavalerie, et deux bandits essaient, par la ruse, de s'emparer de cet or. Bison Noir et Benton rencontrent Craig.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER



CRAIG EN UN ÉCLAIR
AVAIT RECONNU BENTON
ET BISON NOIR. IL
DÉGAÎNA ET OUVRI LE FEU.
EN MÊME TEMPS IL FIT FAIRE
DEMI TOUR À SA MONTURE ET
REVINT VERS LE CONVOI D'OR.



TONNERRE !!
IL NE MANQUAIT
PLUS QUE LUI !!
IL NOUS FAUT
L'OR !!
L'OR AVANT TOUT !!



LE TRAITRE IL M'A EU !!
RATRAPPE-LE, BISON
NOIR !! ET VENGE MOI !!

FRÈRE, FRÈRE !!
EST-CE GRAVE ?



JE CROIS...
JE CROIS QUE
J'AI LE BRAS
CASSÉ... MAIS
JE PENSE
TENIR SUR
MON CHEVAL...



CRAIG REGARDA LE CONVOI.

QUE DITES-
VOUS ?

LA VÉRITÉ, HAWKINS... J'AI
ÉTÉ ATTAQUÉ PAR DES
INDIENS PAWNEES !



ALLEZ, TOUS !! DISSIMULEZ-VOUS
DERRIÈRE LES ROCHERS !!
NOUS ALLONS LES CUEILLIR
AU PASSAGE !

ET LES MULES
AVEC LE
CHARGEMENT
D'OR ?



EN EFFET, CRAIG !! IL
VAUT MIEUX NE PAS
LES LAISSER LÀ !

JE VAIS M'EN
OCCUPER AVEC
DIEGO QUI EST
RESTÉ EN ARRIÈRE.



BONNE IDÉE, CRAIG !!
VOUS AVEZ EU VOTRE
PART DE BAGARRE...
C'EST À NOTRE TOUR.
MAINTENANT ! ALLEZ-Y !



ET LES SOLDATS ATTENDIRENT, PRÊTS À FAIRE FEU.

DITES DONC, CHEF... ÇA NE VOUS
SEMBLE PAS LOUCHE ? ON NE
VOIT RIEN VENIR.



ATTENTION, LES VOILÀ !!
JE SUIS BIEN, MON
COMMANDEMENT !!
CHACUN SON HOMME !

HÉ ! HÉ ! ÇA
VA ÊTRE
FACILE, ILS NE
SONT QUE DEUX !



QU'EST CE QUE ÇA VEUT DIRE ?
LAISSEZ-LES APPROCHER !



HALTE,
OU JE TIRE !!



HUGH ! JE TE Salue, FRÈRE !
JE SUIS BISON NOIR, LE SACHEM
DES PAWNEES, ET VOICI LE
SERGENT BENTON, MON FRÈRE
DE SANG, ENVOYÉ PAR
TÊTE GRIS.



QUI
APPELLES-
TU TÊTE
GRIS ?

LE GRAND CHEF DES SOLDATS DE
FORT LARAMIE QUI A ENVOYÉ
MON FRÈRE, POUR T'AIDER
À CONSERVER TON OR !



CET
HOMME
EST DU
6^e DE
CAVALERIE ?

OUI, ET NOUS VENONS TE PRÉVENIR QU'UNE
EMBUSCADE EST TENDUE AU DÉFILÉ DE LA
FOURCHE. MON FRÈRE A ÉTÉ BLESSÉ PAR
UN TRAITRE QUI SE CACHE DANS TA TROUPE.

P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — Voilà nos amis (et leurs espions) en possession du message du Toucan. Maintenant, c'est à qui dénichera le premier la mystérieuse Fontaine aux Oies.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI

LE MIEUX, CHEVALIER, C'EST D'ALLER DEMANDER AU PÈRE ARTABAN. C'EST UN TOUT VIEUX. IL FAISAIT DÉJÀ LE CHIFFON-FERRAILLE EN 70. SI ELLE A EXISTÉ, VOTRE FONTAINE, IL L'AURA CONNUE, LUI, C'EST SÛR ET CERTAIN.

VA POUR LE PÈRE ARTABAN !

À CETTE SAISON, POUR LE TROUVER, SUFFIT DE LONGER LA RIVE GAUCHE.

LE PÈRE ARTABAN, IL DEMEURE SIX MOIS SUR UNE RIVE, SIX MOIS SUR L'AUTRE C'EST RÉGLÉ COMME DU PAPIER À MUSIQUE.

VOUS ÊTES SÛR QUE NOUS SOMMES SUR LA BONNE ?

ARRIVÉ À ROUEN, MOI, JE LAISSE TOMBER !

JE CROIS QUE MON BILLET DE 10.000 APPROCHE À GRANDS PAS !

DE LA VISITE, PÈRE ARTABAN.

SI CES MESSIEURS VEULENT BIEN FAIRE SISSITE.

ALORS !

C'EST AU SUJET D'UNE FONTAINE... UNE VIEILLE FONTAINE...

LA FONTAINE AUX OIES.

LA FONTAINE AUX OIES ?... ÇA ME DIT QUELQUE CHOSE, ÇA... ATTENDEZ VOIR... C'EST PAS LÀ QUE MON PAUVRE PAPA FAISAIT BOIRE SON ÂNE ?

OUI, MES ENFANTS... CETTE FONTAINE, ON PASSAIT DEVANT TOUT LES MATINS, NOTRE ÂNE S'Y RAFFRAICHISSAIT... MÊME QU'ELLE A ÉTÉ DÉMOLIE APRÈS LE SIÈGE.

VOUS POURRIEZ NOUS DIRE OÙ ELLE SE TROUVAIT ?

FACILE !... C'ÉTAIT SUR LE CHEMIN QUI ALLAIT DU PALAIS ROYAL À LA BASTILLE. MAINTENANT POUR CE QUI EST DE VOUS DIRE PRÉCISÉMENT OÙ....

ALORS... MES 10.000 FRANCS, CHEVALIER ?

ÇA NE LES VAUT PAS... RECHERCHER UNE FONTAINE QUI N'EXISTE PLUS ENTRE LA BASTILLE ET LE PALAIS ROYAL...

AUTANT CHERCHER UNE AIGUILLE DANS UNE BOTTE DE FOIN !

PENDANT CE TEMPS...

JE NE VOUS SAVAIS PAS SI PASSIONNÉS D'HISTOIRE TOUS LES TROIS.

C'EST QUE C'EST TRÈS AMUSANT CES VIEUX PLANS.

ATTENDEZ... VOICI UNE FONTAINE.

SI C'ÉTAIT LA BONNE !



FANGIO super-pilote (16) GRAND PRIX D'ARGENTINE TRAGIQUE

RESUME : Fangio, enfin Champion du Monde, ne veut pas décevoir ses amis, mais il en fait trop, court le samedi en Angleterre, vole et fait de la route la nuit suivante pour rallier Monza une heure avant le départ. Ce qui devait arriver arrive : il décroche dans un virage, touche le bord et s'envole en faisant tonneau sur tonneau...



« Fangio est mort », pensent les pilotes des Ferrari en voyant le tourbillon rouge et jaune qui tirebouchonne dans le ciel bleu. Mais Juan-Manuel, au premier tonneau, lorsque sa tête touche le sol, est protégé par le casque, dont le port est obligatoire pour la première fois. Son casque est fendu, mais lui continue à se défendre, cramponné au volant de toute la force de ses « gros bras ». Il n'est éjecté que tout à fait à la fin : il retombe durement, debout, puis s'affaisse. Une ambulance l'emporte dans la stupeur générale, car jamais Fangio n'est « sorti », et l'on ne croyait pas la chose possible.



Le soir, Farina vint déposer les fleurs de sa victoire aux pieds du champion dans le coma : plus de 40 jours d'hôpital, près de 6 mois plâtre, la tête raide dans une gouttière, serré dans un corset, les vertèbres cervicales fracturées, Fangio endure stoïquement toutes les souffrances en répétant : « C'est ma faute, c'est ma faute ». Son année était terminée, son titre irrémédiablement envolé, il lui fallait se refaire une santé et qui sait s'il pourrait jamais reprendre le volant d'un bolide de course ? Mais c'était mal connaître « el Chueco » qui méditait sa leçon tout en ruminant déjà sa revanche.



En 1953, déplié, Fangio reprend une Maserati 2 litres pour les essais du Grand Prix d'Argentine. D'emblée, sa secrète appréhension tombe : il réalise le meilleur temps et part donc en première ligne sous les ovations délirantes de la foule. Mais cette foule, trop enthousiaste, rompt les barrières. Aussi, au 30^e tour, Farina, pour éviter un enfant qui traversait la piste, fait un tête-à-queue et entre dans le public. Panique. Un autre enfant, affolé, s'enfuit et est tué net par un concurrent. Un conducteur d'ambulance arrive à toute vitesse et percuta les blessés, en tuant deux... Fangio abandonne.

(A suivre.)

DESSINS DE POIVET



l'auto



N'AYEZ PAS PEUR DE VOUS METTRE UNE CEINTURE

LORSQU'EN avion, l'hôtesse de l'air vous dit avec un joli sourire : « Mettez votre ceinture », personne ne s'étonne, et pourtant le risque est assez minime puisque l'appareil va se poser sur une large piste, complètement dégagée, à une vitesse guère supérieure au 100 à l'heure cher à M. Buron... Par contre, dès que l'on parle aux automobilistes de se fixer à leur siège, et surtout d'y fixer leurs passagers, ils lèvent les bras au ciel et s'y refusent comme s'il s'agissait d'une épreuve de peur, ou brandissent le grand argument : « Et si la voiture brûle ! »

S'ils avaient été invités comme nous, l'autre jour, aux expériences faites à Monthéry, nous avons l'impression qu'ils changeraient d'avis. Mais c'est peut-être vous, amis lecteurs, qui pourrez leur faire comprendre l'intérêt de cette simple protection, et qui en prendrez la bonne habitude... D'autant que vous êtes bien souvent les victimes du coup de frein qui vous envoie taper du nez sur le tableau de bord, ce qui n'a rien d'agréable !

Nous avons assisté à différents « accidents » reconstitués avec des voitures habitées par des mannequins, attachés ou non, et nous avons comparé les « blessures » : il n'y a aucun doute, la ceinture de sécurité — ou mieux, le « harnais », qui tient aux épaules et que nous préférons nettement, mais il ne faut pas trop en demander d'un seul coup — limite terriblement les dégâts, surtout pour les passagers. Dans un

choc à 60 à l'heure, si le conducteur se « défend » assez bien à son volant, les passagers arrière sont catapultés sur les dossiers des sièges avant et viennent achever le passager assis à côté du pilote... s'il n'est pas déjà passé à travers le pare-brise ! Quant à la peur de rester bloqué dans la voiture, elle ne tient pas, puisqu'un simple déclat suffit à vous libérer. Et si l'on vante le cas où un passager a été éjecté et s'en est tiré indemne, on oublie les milliers d'autres fois où des malheureux se sont écrasés sur la route ou contre des arbres tandis que les occupants du véhicule n'étaient que blessés. Trop souvent, aussi, l'on fait la comparaison avec des accidents en course, oubliant que les pilotes sont casqués, ce qui limite les blessures à la tête, les plus graves.

LA PEUR DU RIDICULE PEUT TUER

Beaucoup de gens, je ne sais pourquoi, trouvent ridicule le port d'une ceinture. Et pourtant ! Voyez les pilotes de rallyes, qui courent dans des voitures comme celles de tout le monde (à peu près) : le pilote et son passager sont attachés, casqués, ils conservent la liberté de leurs mouvements dans les virages les plus vertigineux, ne sont pas balancés d'un côté et de l'autre, y gagnent donc en précision, en calme et en confort. Sont-ils ridicules ? Bien sûr que non : ce sont des conducteurs rapides et efficaces, ne prenant que le minimum de risques,

beaucoup moins que le père de famille qui entasse enfants et bagages dans sa voiture pour partir en vacances, et qui va faire saigner des nez au premier coup de frein... s'il n'arrive rien de plus grave !

Si l'expérience des courses et des rallyes nous a donné, par exemple, les puissants freins à disque, elle aurait dû aussi nous inspirer le port de la ceinture de sécurité, peut-être même celui du casque, pour les conducteurs de voitures décapotables.

Même si vos parents ne comprennent pas ces raisons, essayez de vous en procurer une, pour vous. Très vite, lorsque toute la voirie sera bringuebalée de droite et de gauche tandis que vous res-

terez tranquillement à votre place, ou même dormirez sans vous apercevoir de rien, les autres comprendront que vous avez raison.

Voyez l'exemple, récent et tragique, du prince Aly Khan, tué à 60 à l'heure au volant de sa Lancia, et de sa passagère, le mannequin Bettina, qui s'assomma sur le pare-brise et risquait de s'y défigurer... Rappelez-vous l'autre mannequin, Praline, éjectée et tuée sur la route de Deauville... Et combien d'autres !

Oui, je vous assure, amis de Pilote, fouillez dans votre tiroir pour vous procurer une ceinture de sécurité. Autrement dit, serrez-vous un peu la ceinture, pour vous en acheter une...



Cette hôtesses de l'air, accompagnée de son « pilote », vous dit, avec le même sourire qu'en avion : « Mettez vos ceintures ! »

10 DE CONDUITE

Nous vous avons parlé, la semaine dernière, de bicyclette, car, bien sûr, la plupart d'entre vous ne font encore de la voiture que comme passagers, ce qui n'empêche d'ailleurs nullement d'apprendre et d'observer.

Revenons aujourd'hui à l'automobile, mais sans abandonner la bicyclette, avec ou sans moteur, car la circulation des deux et des quatre roues se tient de très près et... se touche trop souvent.

P. N. E. U. M. A. T. I. Q. U. E. S.

Jaguar, la plus « sport » des marques anglaises, achète Daimler, la plus ancienne et la plus « guindée », qui fabriquait voitures de luxe, autobus et blindés.

En Yougoslavie, le permis de conduire est comme nous voudrions qu'il soit en France : « A » pour les amateurs débutants, « B » pour les conducteurs semi-qualifiés, « C » pour les conducteurs qualifiés, « D » pour les « professionnels ». De plus, un certificat médical est exigé.

Les « Grands » continuent à jouer la carte exportation. Peugeot vient de monter une usine au Canada, et Renault à Abidjan.

Le seul pays au monde n'ayant pas encore de code de la route est... le Vatican. On s'en est aperçu à la suite d'un accident entre un motocycliste de la garde et la voiture d'un prêtre, la semaine dernière. Le dernier remonte à 1929.

Les Dauphine qui sont désormais construites au Mexique par la « Diesel Nacional » sont baptisées... « Dina », assez paradoxalement.

Il y a actuellement en circulation aux Etats Unis 1.443.000 voitures européennes, dont 350.263 Volkswagen, 160.047 Renault et 110.907... Ford anglaises.

Le constructeur irlandais Harry Ferguson se prépare à lancer une voiture populaire à une seule pédale, semblable quant au fonctionnement à la voiture pour enfants « Jeudi ».

Il a été fabriqué 95.236 mobylettes durant le premier trimestre 1960, contre 86.341 pendant la même période 1959.

En débarquant des Etats Unis à Amsterdam, une famille peut désormais louer immédiatement une voiture et une grande caravane pour 4 personnes, permettant de partir à la découverte de l'Europe sans souci de chambres d'hôtel.

CE QU'IL FAUT FAIRE...

L'automobiliste qui veut tourner sur sa droite doit absolument prendre la file de droite le plus longtemps possible à l'avance, observer dans son rétroviseur s'il ne va gêner personne, et lorsqu'il aperçoit un cycliste, mettre son clignotant tout en continuant à surveiller si ce dernier l'a bien vu...



...ET NE PAS FAIRE

... Tandis qu'il est criminel de faire comme ce chauffeur de taxi qui a mis son clignotant, sans doute, mais n'a pas pris la file de droite et coupe résolument la route au cycliste. Celui-ci, par contre, bien qu'étant dans son droit, ne doit pas chercher à forcer le passage, en se souvenant de la lutte du pot de terre contre le pot de fer, car un cycliste dans son droit se fait tout de même beaucoup plus de mal qu'un automobiliste dans son tort.





avec Lucius le légionnaire A L'ASSAUT DES BARBARES



EN tête de la colonne qui s'étire lentement sur le mauvais chemin, tracé par les charrois barbares, la première centurie de la première cohorte avance derrière son signum.

Au rythme de la marche, Lucius, le jeune légionnaire, songe au temps encore proche où sa vie a été bouleversée. A dix-sept ans, il avait été touché par la levée légitime, convoqué au Capitole, sur la place de l'Intermont, et avait été choisi, par les tribuns militaires, avec beaucoup d'autres pour effectuer le service de la milice dans l'infanterie.

Lucius avait été exact au rendez-vous fixé, car il ne faisait pas bon passer pour réfractaire ou déserteur... outre l'amende, on encourait le passage aux verges et la mise aux fers ! Et Lucius revoyait son arrivée à l'armée, son apprentissage du pas militaire avec la charge première de soixante livres, la vie à la poussière, au soleil, sous la tente, avec une nourriture chiche et grossière, toutes choses propres à endurcir le tiron, « le conscrit ».

Il y avait eu aussi les exercices de maniement d'armes avec le bouclier d'osier, le levier de bois en guise d'épée, le bonnet de peau en guise de casque, toutes choses d'un poids double des armes ordinaires, afin que celles-ci parussent légères ensuite. On lui avait aussi appris à lancer le javelot, à tirer à l'arc à pied et à cheval, à lancer, à la main et à la fronde, pierres et glands de plomb, contre des bottes de paille placées à six cents pieds. Et avec cela une discipline sévère, une obéissance de tous les instants sanctionnée par des peines dont la moindre était la bastonnade...

LE CAMP : UNE VILLE FORTIFIÉE

Le jour est déjà bien avancé lorsque les trompettes et les cornes, appuyées par les buccins, sonnent la halte. Lucius souffle et dépose, en un tas, tout son bagage devant lui.

L'emplacement du camp a été choisi sur les ordres du préfet campestre qui attend non loin de là. Un camp de plus à élever pour la nuit, le castrum, abri sûr, retraite après une victoire, asile après une défaite. Et cela est si naturel au légionnaire qu'il ne parle pas d'une marche effectuée en « tant

d'étapes », mais en « tant de camps »... Les outils distribués, les décurions ont placé leurs hommes et le travail commence.

On creuse d'abord le fossé, à fond anguleux, sur une largeur et une profondeur de près de trois mètres. Rejetées en dedans, les terres du fossé forment un rempart de quatre mètres de large à la base sur un mètre de haut. On y ménage un chemin de ronde de deux mètres cinquante de large, couronné des pieux que l'on a portés et qui forment un parapet d'un mètre vingt de haut. Cela fait, on monte les

LES LÉGIONNAIRES DE MARIUS

1) HABILLEMENT ET ÉQUIPEMENT

L'habillement était de grosse laine, teinte en rouge foncé pour éviter la vue des taches de sang. Il comprenait essentiellement une tunique dite Subarmale parce que portée directement sur le corps, un Subligaculum ou caleçon étroit tombant au milieu du mollet, un manteau court ou sagum, retenu sur l'épaule gauche par une fibule de fer.

La chaussure était composée d'une grosse semelle de cuir dite caliga, cloutée de fer et liée au pied par des courroies laissant les doigts à découvert et serrant la jambe au-dessus de la cheville par trois ou quatre tours.

Sur l'épaule gauche, le légionnaire en marche portait un long bâton terminé par une fourche sur laquelle était lié son bagage, ou sarcina. Le casque se portait sur le sein droit, au moyen d'un anneau fixé au sommet, que nous voyons sur notre croquis (2). Le bouclier, soigneusement recouvert de son étui, était suspendu derrière l'épaule gauche.

2) ARMEMENT

Le légionnaire était coiffé d'un casque de cuir (galea) à jugulaire large, renforcée de bandes de fer. La cuirasse était également de cuir, à bandes jointives, formée de deux épaulières se joignant sur un corselet.

La grosse infanterie portait le scutum ou bouclier quadrangulaire et l'autre le clypeus ou bouclier ovale. Les armes offensives étaient uniformément le pilum ou javelot et l'épée ibérique ou glaive, adoptée à la place de la longue épée romaine.

N. B. — Le casque de cuir, renforcé de fer, avait été adopté à la place du casque métallique (cassis) qui était celui des Princes dans l'ancienne légion. La cuirasse de lanières de cuir fut, par la suite, recouverte de bandes métalliques. Après la conquête des Gaules, la silhouette des légionnaires changea encore, avec l'adoption du pantalon ou femoralia, inspiré des braies gauloises.

Les officiers portaient, à l'époque de Marius, un casque à crête formé de plumes droites, qui avaient remplacé le panache antique.

tentes dans l'ordre immuable en ménageant les avenues, les quatre portes à l'entrée desquelles veilleront auxiliaires et alliés.

Alors entrent dans le camp les voitures, à la suite, les bêtes de charge et de trait, escortées des vivandières et des goudats chargés des vivres, du matériel ; les compagnies d'ouvriers, charpentiers, charrons, forgerons ; les machines de guerre et leurs servants et aussi les cuniculaires ou pionniers chargés de la construction des ponts, de la pose des mines, et des travaux de siège...

Lucius a trouvé au camp sa place de chaque soir et prépare son repas. Dès le coucher du soleil, buccins et trompettes sonneront, devant la tente prétoiriale, la pose des postes de nuit.

LA LÉGION AU COMBAT

L'ennemi est proche. Dès le lever du soleil, ses masses mouvantes se devinent et les lointains couverts semblent receler un nombre infini de barbares. L'une des légions est sortie du camp et s'est mise en bataille devant l'en-

nemi, en cohortes, sur trois lignes (1). La première et la seconde formeront le corps d'attaque, la troisième restera en réserve, alignée derrière le légat commandant en chef, et près de qui sont groupés les musiciens chargés de transmettre les commandements par signaux sonores.

De nouveau, trompettes, puis cornes et buccins se déchainent. Le signal de l'attaque est donné !

La première ligne part, au pas de course, jusqu'à portée de javelot. Là, elle stoppe, balance et lance le pilum, cette arme extraordinaire : il pèse trois livres et, lancé de trente ou quarante pas, transperce souvent le bouclier et l'homme. Et impossible de l'arracher et de le renvoyer : sa pointe triangulaire, aiguë, taillée en hameçon, tiendra bon et un système de chevilles brise la hampe dès que la pointe pénètre dans le bouclier ennemi...

Les épées sont alors dégainées ; l'épée des légionnaires de Marius, le glaive, c'est l'épée ibérique, large, à pointe en biseau et que chaque soldat peut remettre en état après le combat par un rebattage à froid donné à l'aide d'un marteau.

Mis en désordre par le lancer du pilum, l'ennemi résiste rarement à la vive attaque à l'épée. Si les barbares tiennent bon, la seconde ligne s'élance en soutien. L'œil sur le général, la troisième ne s'ébranlera qu'au moment où il lui en donnera l'ordre en élevant un vexillum... Mais jamais légion romaine n'abordera l'ennemi sans pousser le barritus, cette fameuse clameur jetant l'effroi chez le barbare.

Lucius a appris à le pousser quand il était encore jeune tiron. Et, de concert, chaque légionnaire approchant sa bouche de l'extrémité du bouclier, commence par un bourdonnement sourd qui, s'élevant et se fortifiant par degrés, finit en un bruit prodigieux de flots puissants venant se briser sur le rivage !

A son rang, Lucius songe aux récompenses qui, peut-être, l'attendent pour une belle action de guerre. Il en est de quatre sortes : les armes, les armures, les vexilles et les couronnes...

Mais la seconde ligne pousse à son tour le barritus. L'heure est venue ! Les idées de Lucius se brouillent, mais il voit déjà la phalère ou l'armille d'or ou d'argent, ce bracelet qui ne se donne qu'aux légionnaires, et qui viedra récompenser sa valeur !

Henri DIMPRE.

(1) Marius ramènera l'ordre de bataille à deux lignes.

LES LÉGIONNAIRES DE ROMULUS ET DE SERVIUS

(A) Hastat. Casque de cuir cerclé de fer recouvert de cuir. Bouclier quadrangulaire (scutum). Épée longue. Javelot (pilum), soit léger, soit lourd. Souvent les hastats, qui formaient la masse de l'infanterie, portaient les deux javelots. (Dans chaque manipule, vingt hommes étaient armés de la haste, javelot léger, cette arme a donné son nom à tout le corps.)

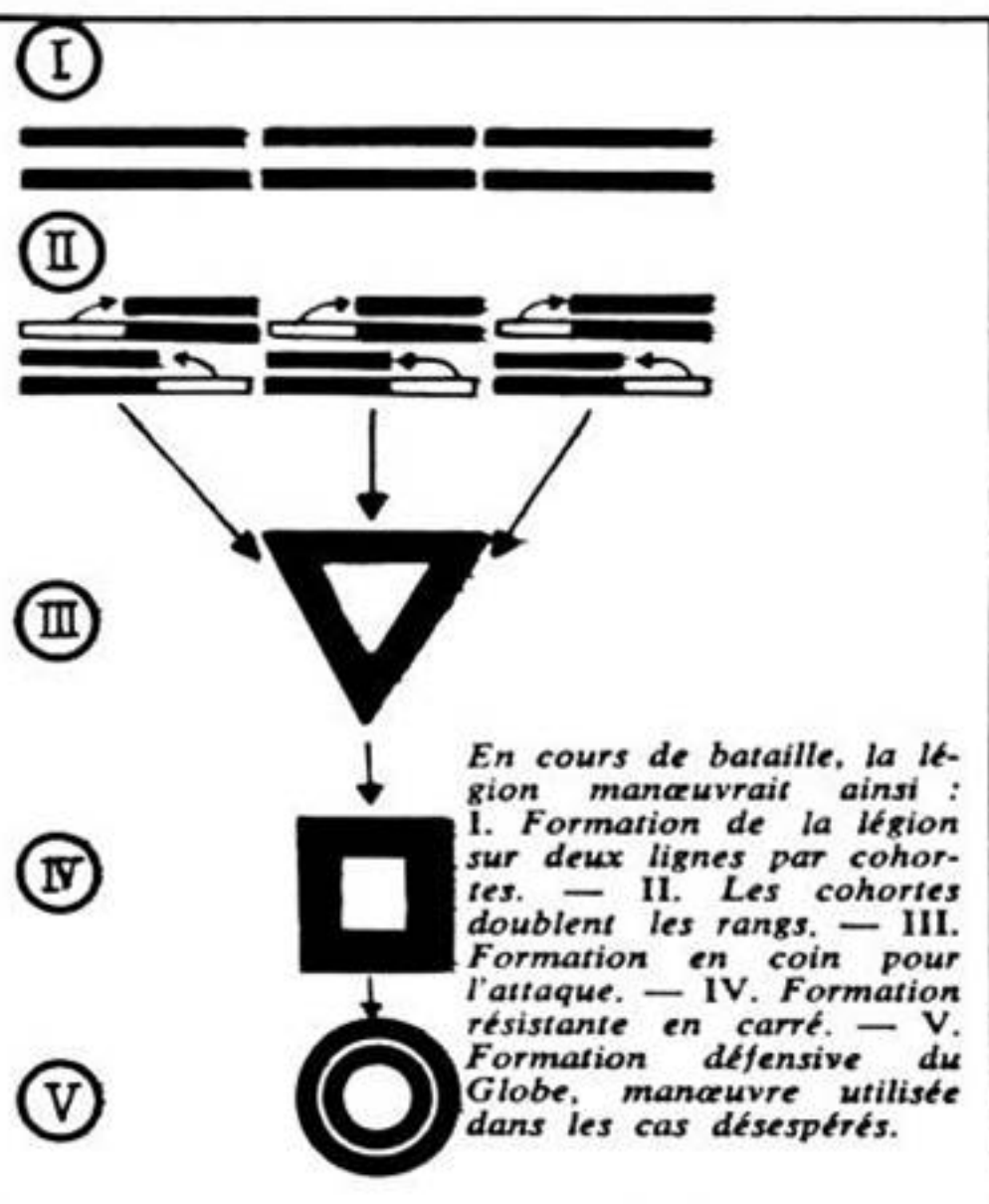
(B) Prince. Casque métallique sans couvre-nuque et à panache. Courte épée large et triangulaire, cuirasse d'écaillures métalliques, clypeus ou bouclier ovale. Armé de la haste.

(C) Triaire. Vétéran formant le corps de réserve. Équipé comme les hastats et portant le bouclier ovale, mais aussi les jambarts. Armé d'une lourde lance.

(D) Velite. Soldat des troupes légères formées après la seconde guerre punique, armé d'une haste, d'une épée ibérique et protégé par une petite parme. Pas de cuirasse, casque léger.

EN PAGES SUIVANTES, NOTRE PILOTORAMA

LES LÉGIONNAIRES DE ROMULUS ET DE SERVIUS



L'ÉVOLUTION DES LÉGIONS ROMAINES

Les armées romaines ne comptèrent jamais plus de la moitié de leurs effectifs en citoyens romains. Elles comprenaient les légions, essentiellement romaines, les auxiliaires et les mercenaires. Les auxiliaires étaient formés des troupes fournies par les alliés ou les villes confédérées. Sur des ordres venus de Rome était levé, par des conquérants, le contingent fixé pour chaque peuple. Les mercenaires étaient des étrangers que Rome prenait à sa solde pour un temps déterminé.

La légion purement romaine fut créée par Romulus.

LÉGION DE ROMULUS

A) 3 000 hommes, divisés en dix cohortes. Chaque cohorte comprenant trois manipules. Chaque manipule comprenant deux centuries plus un corps de cavalerie divisé en turmes correspondant aux centuries.

B) Le corps de 3 000 hommes fut, plus tard, divisé en trois corps égaux, appelés hastats, princes et triaires, subdivisés en trente compagnies de cent hommes que l'on appela, désormais, plus spécialement centuries, au lieu de manipules.

LÉGION DE SERVIUS

La légion est portée à 4 000 hommes. Les centuries de hastats et de princes sont portées à 120 hommes et reprennent le nom de manipules, subdivisées en deux centuries de soixante hommes chacune.

Le nombre des triaires est fixé à 600, divisés en dix manipules de trois compagnies qui étaient celles des triaires proprement dits, vétérans éprouvés, celle des roraires, soldats plus jeunes, et des accensi, beaucoup moins aguerris. Roraires et accensi furent remplacés plus tard par des vélites.

LÉGIONS DE MARIUS

L'effectif de chaque légion est porté à 6 000 hommes. Les anciennes divisions disparaissent, il n'y a plus que dix cohortes comportant chacune six centuries de dix manipules. L'équipement et l'armement sont modifiés, donnant à l'ensemble une cohésion extraordinaire et une grande maniabilité.

Nota. — Sous Tibère, l'armée romaine comptait vingt-deux légions. A chacune d'elles était adjoint un corps de cavalerie de 120 chevaux. La durée légale du service était de vingt ans pour un simple légionnaire, qui recevait une solde d'un denier par jour (soit environ 50 francs actuels). Le temps de service des centurions, gradés sortis du rang et analogues à nos sous-officiers, était plus élevé.

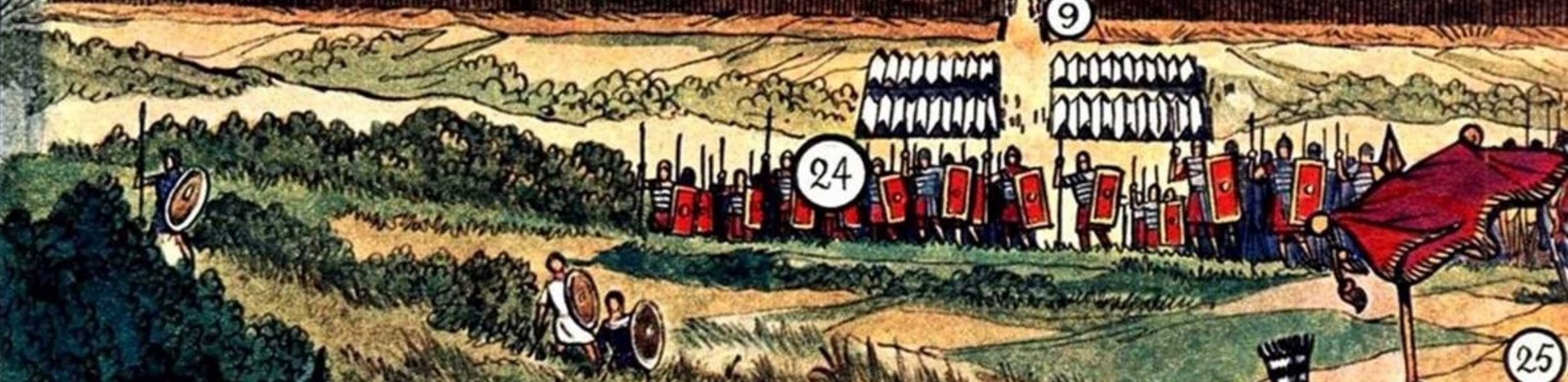
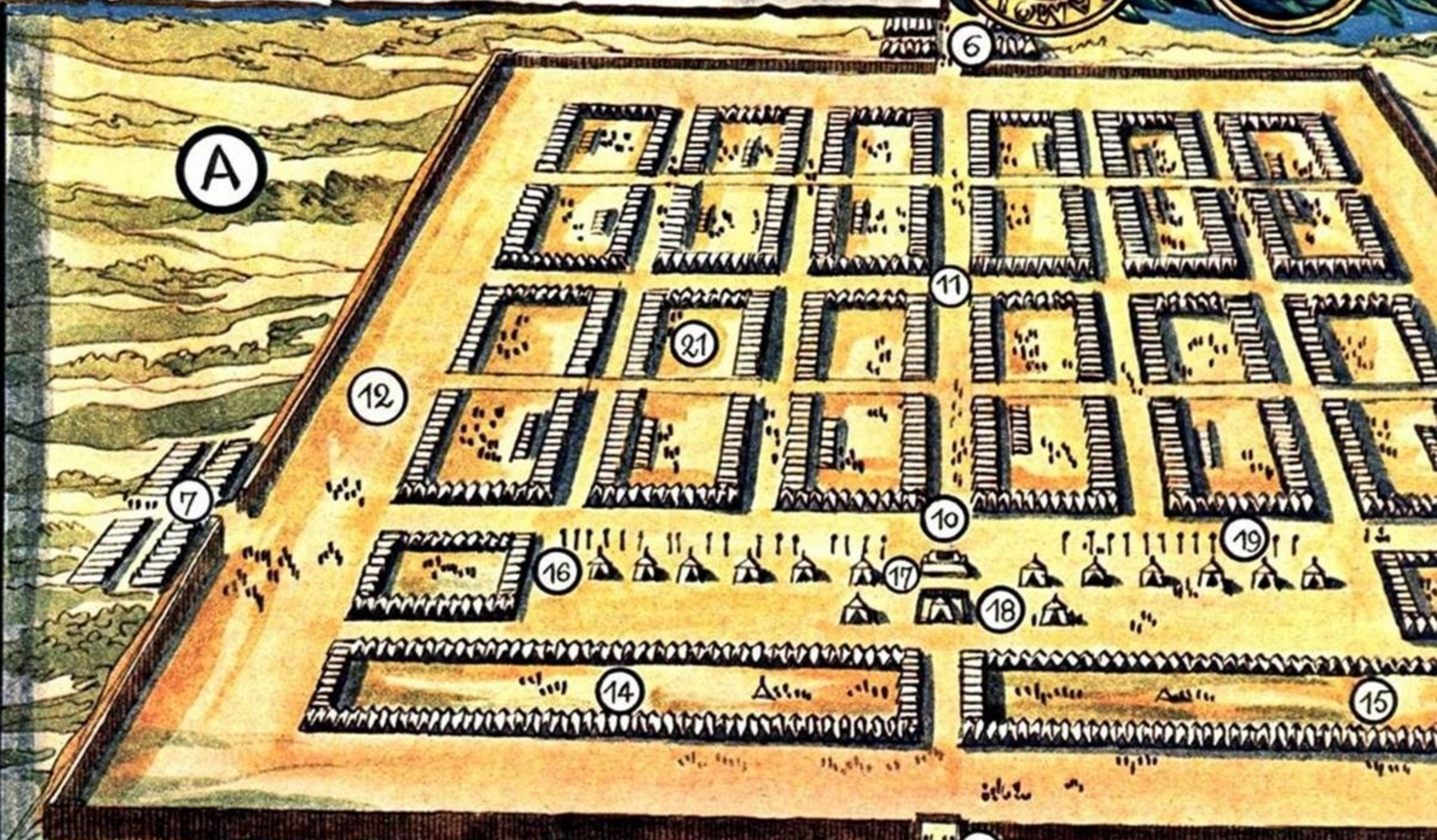
VNE · LÉGION · ROMAINE · SOVS · MARIVS



LES MACHINES DE GUERRE

(36) Scorpion. (37) Catapulte.
(38) Balliste ou onagre.

(Les auteurs latins réservent d'ordinaire le nom de « catapultes » aux machines servant au lancement des traits et de « ballistes » à celles qui lancent des pierres.)



LA LÉGION ROMAINE

DONS MILITAIRES (décorations et récompenses).

(1) Fibule. (2) Bracelet de légionnaire.

LES ENSEIGNES.

(3) Grande enseigne portant l'aigle, emblème de la Légion. (4) « Vexillum », guide de la cohorte. (5) « Signum », guide de la centurie.

(A) **CASTRUM** (camp militaire pour deux légions).

Les portes : (6) Décumane. (7) Sinistre. (8) Dextre. (9) Prétorienne. (10) Via Principalis. (11) Via Quintana. (12) et (13) Intervallum. Le Prétoire avec : (14) Quaestorium. (15) Forum. (16) Tentes des tribuns. (17) Tribunal. (18) Tente du général. (19) Enseignes. (20) Augural. (21) Front de camp ou tentes des légionnaires. (22) Logement des auxiliaires. (23) Coupe d'un retranchement de camp.

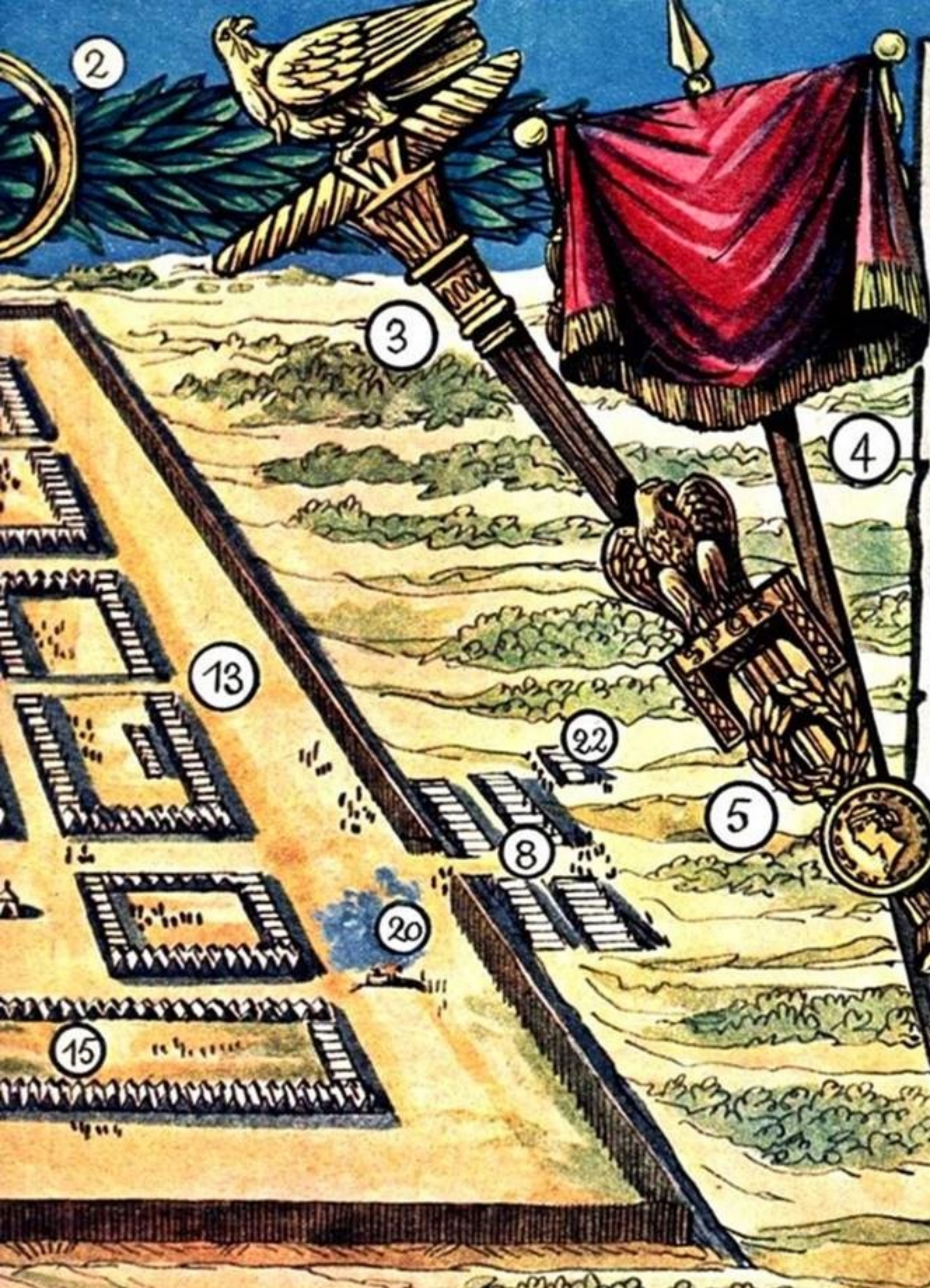
(B) UNE LEGION AU COMBAT

La formation est celle que dictent les règlements de Marius : sur deux lignes, par cohortes. (24) Seconde ligne, en réserve auprès du général. (25) Enseignes et signes levés, la légion marche au combat. (26) Première ligne, avançant au pas. (27) La première file est au combat, les légionnaires balancent le « pilum ». (28) Sitôt le « pilum » lancé, les légionnaires se précipitent, l'épée à la main.

LES SOLDATS.

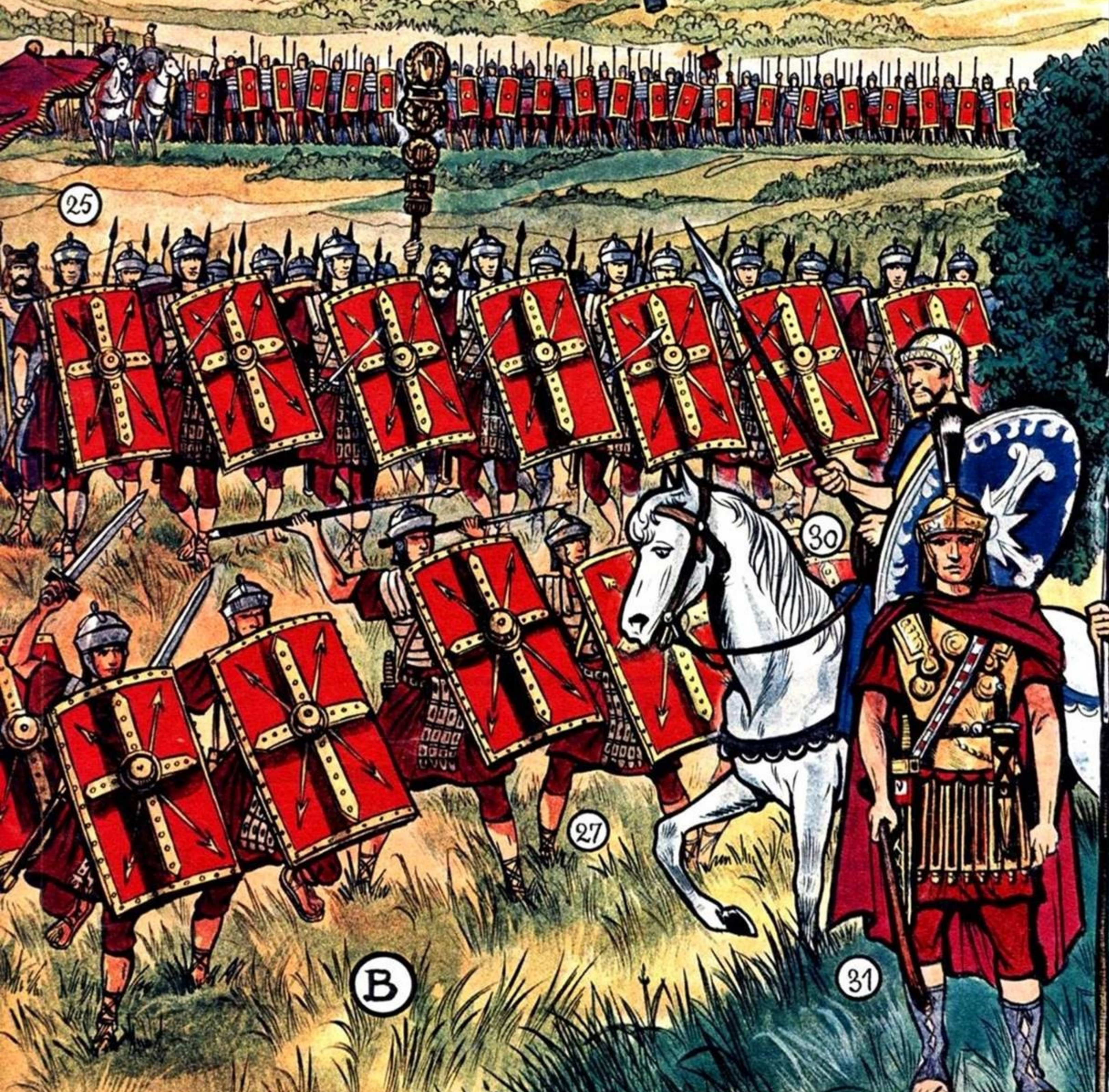
(30) Cavalier auxiliaire. (31) Centurion. (32) Légionnaire en tenue de combat. (33) Légionnaire en tenue de route. (34) Signifère.

Les porte-enseigne étaient appelés : « Aquilifère » pour la grande enseigne, « Vexillaire » pour le vexillum, « Signifère » pour le signum. (35) Cavalier romain.



LES SIGNAUX

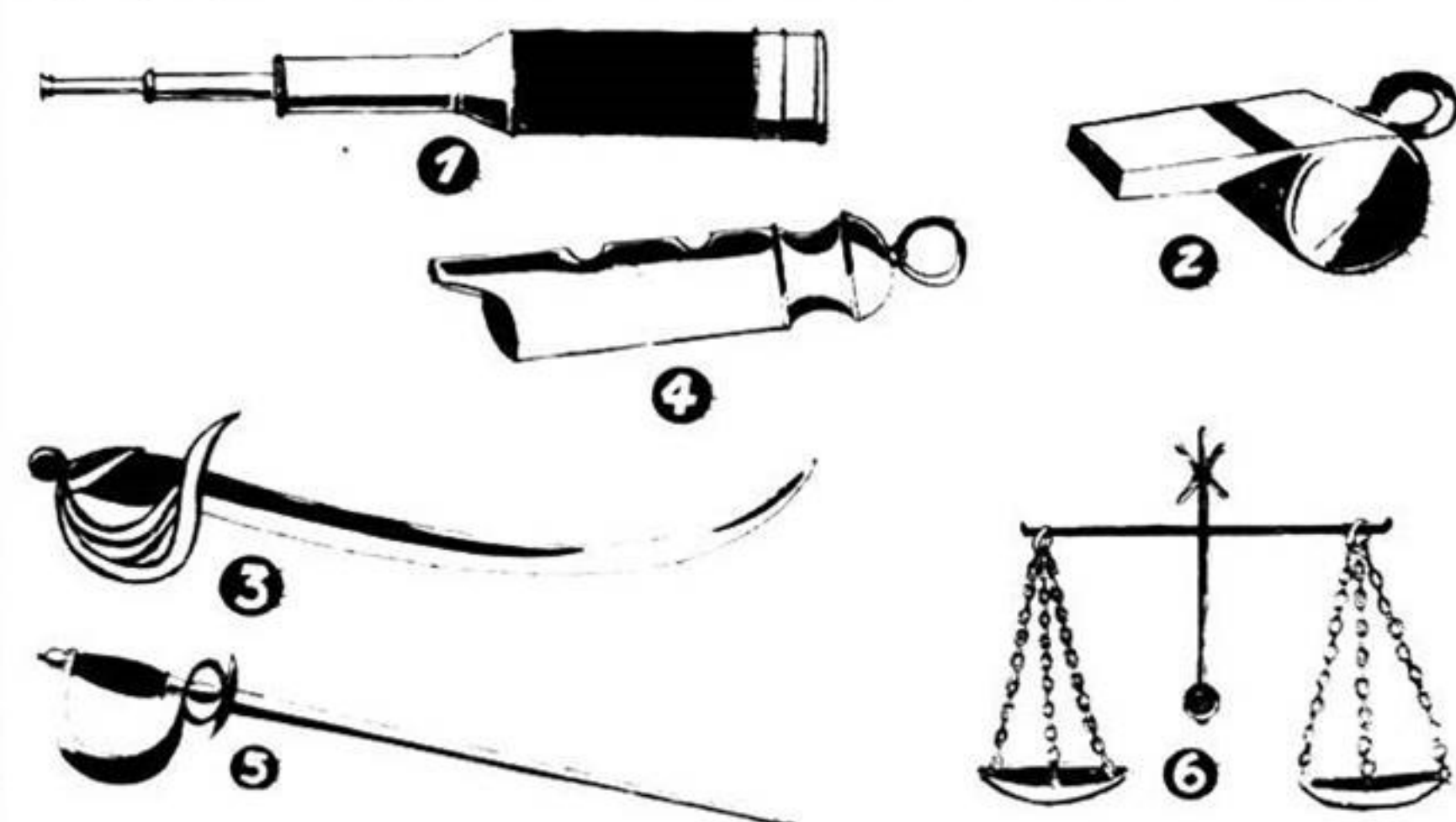
(29) **BUCCINATOR**, ou joueur de buccin. Les instruments de musique militaire romains servaient à transmettre les ordres au cours du combat. Il y avait les trompettes, les cornes et les buccins.



JEAN-PAUL ROULAND : RENDEZ A CÉSAR...

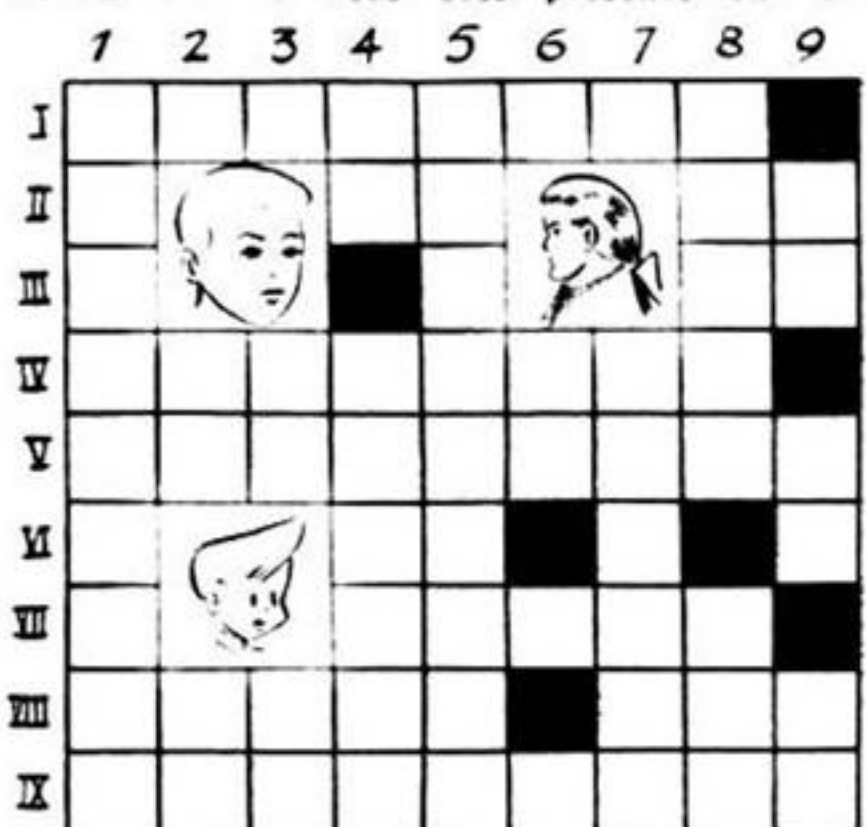
RENDEZ à César ce qui appartient à César... C'est-à-dire rendez à chacun des 6 personnages que j'incarne (grâce à différents

couvre-chefs) celui des 6 objets (dessinés à côté) qui lui appartient. Vérifiez en page 31 si vous ne vous êtes pas trompés dans vos attributions.



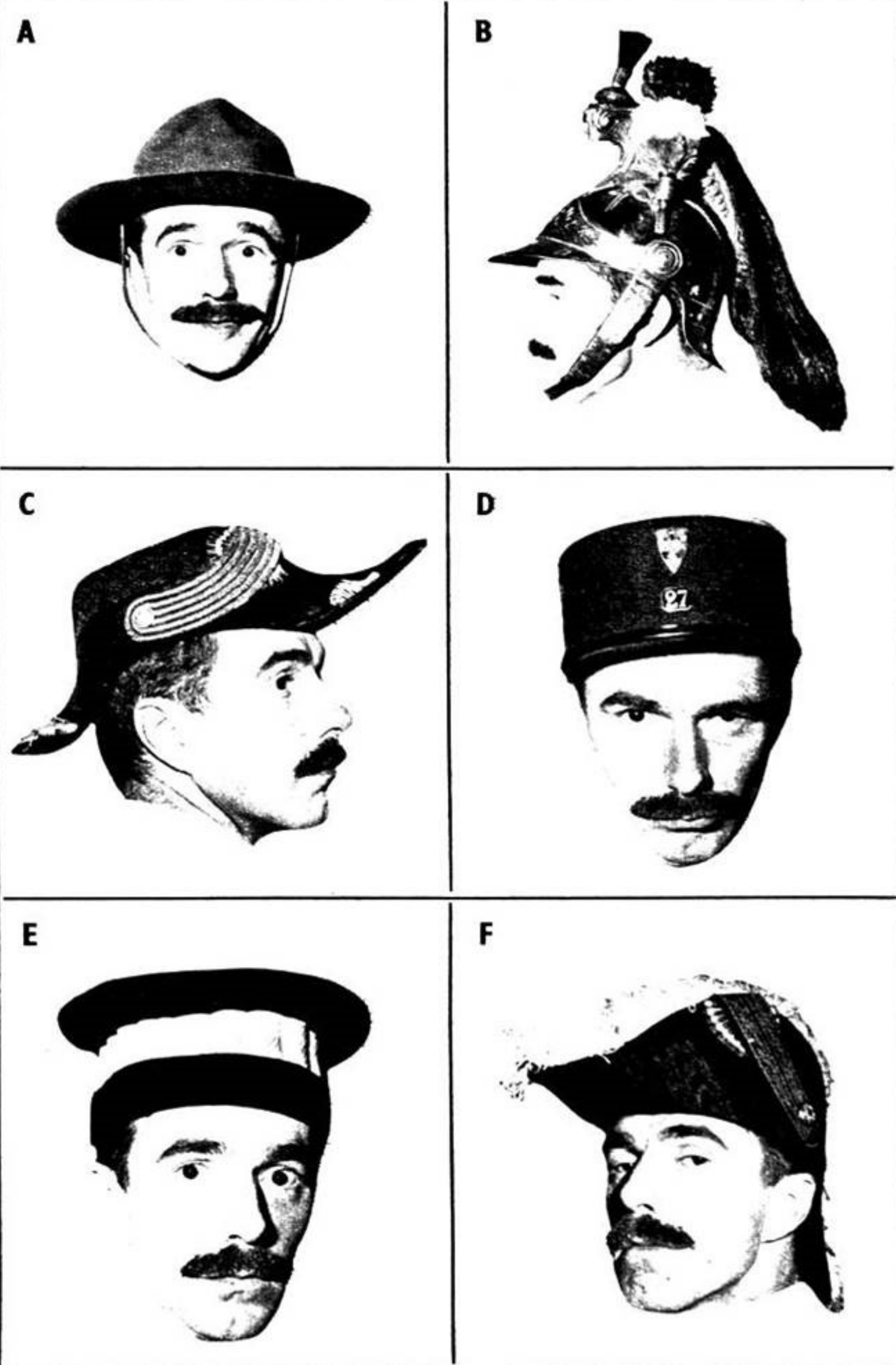
LES MOTS CROISÉS DE "PILOTE"

HORIZONTALEMENT. — I. Eric les a quittés provisoirement pour aller étudier à Londres. — II. Ville de Chaldée d'où partit un patriarche - Pronom. — III. Note de musique. — IV. Tenez-vous bien droit, sinon votre colonne vertébrale risque d'en être atteinte. — V. Vous êtes présentement en



train de chercher celles des définitions de ce problème de mots croisés. — VI. En menant son enquête dans la forêt de Pierre-Noire, Jacques Le Gall débûsquera peut-être un de ces jeunes cerfs qui portent leur premier bois. — VII. Deux lettres d'Obélix. — VIII. Dans le combat qu'il mène contre Pistolin, il est en assez mauvaise posture. — IX. Fleuve de France - C'est la période des vacances.

VERTICALEMENT. — 1. Tous ceux de la base de Meknès, dont Michel Tanguy et Laverdure, sont sur le pied de guerre pour tenter de repérer l'appareil qui a abattu Darnier et Saint-Hélène. — 2. Deux lettres de Nicolas - Diphtongue. — 3. Deux lettres de Pilote - Préfixe multiplicatif. — 4. Symbole chimique de l'or - C'est un appareil que l'on vous proposera peut-être un jour comme « self-jouet », qui permet de faire monter et descendre un petit personnage dans un tube rempli d'eau. — 5. Caius Bonus se montre ainsi lorsque Panoramix et Astérix se moquent de lui. — 6. Trois lettres de logique. — 7. Dans ses explorations nocturnes en forêt, Jacques Le Gall fait bien attention à ne pas buter sur l'une d'elles. — 8. Que fera l'équipage de Jehan Soupolet s'il rencontre une de ces « personnes » à la voix ensorce-lante ? - Conjonction. — 9. Article - Abréviation religieuse. (Solution page 31.)



LES SELF-JOUETS de Jean * Michel



« Messieurs les canonniers de l'Empire... garde à vous ! et que résonne le canon ! » Boum ! « Merci. »

Après les prouesses du « Grand circuit Pilote » et de l'ascenseur pour voitures, voici un self-jouet aussi agréable mais plus simple, plus reposant.

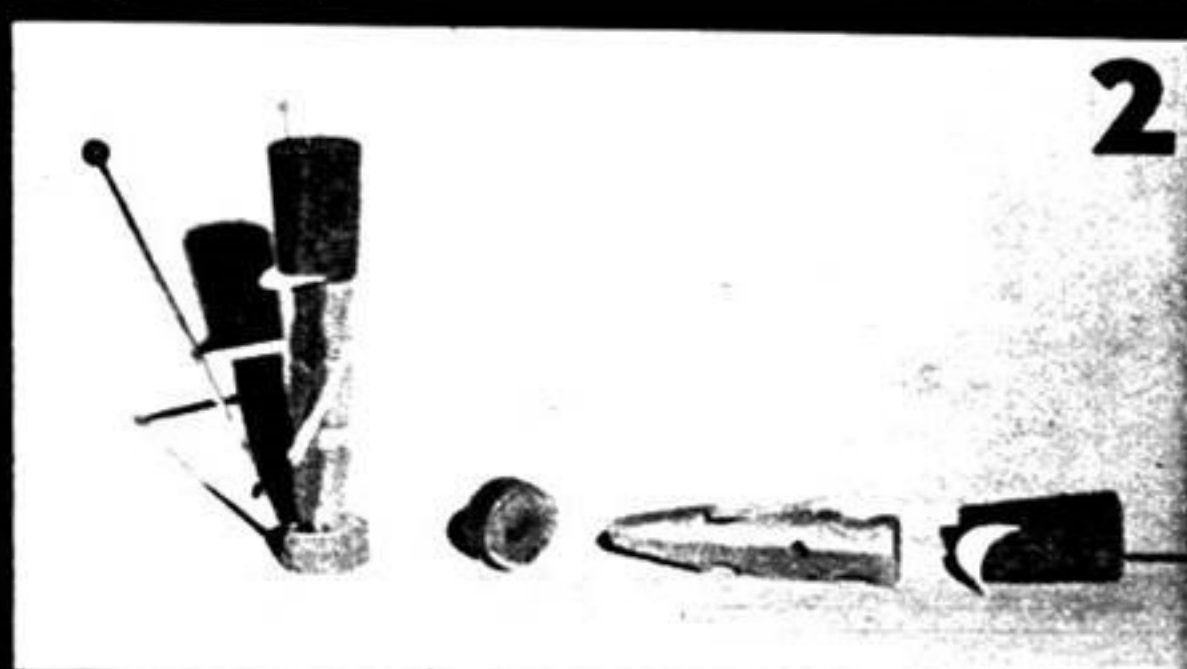
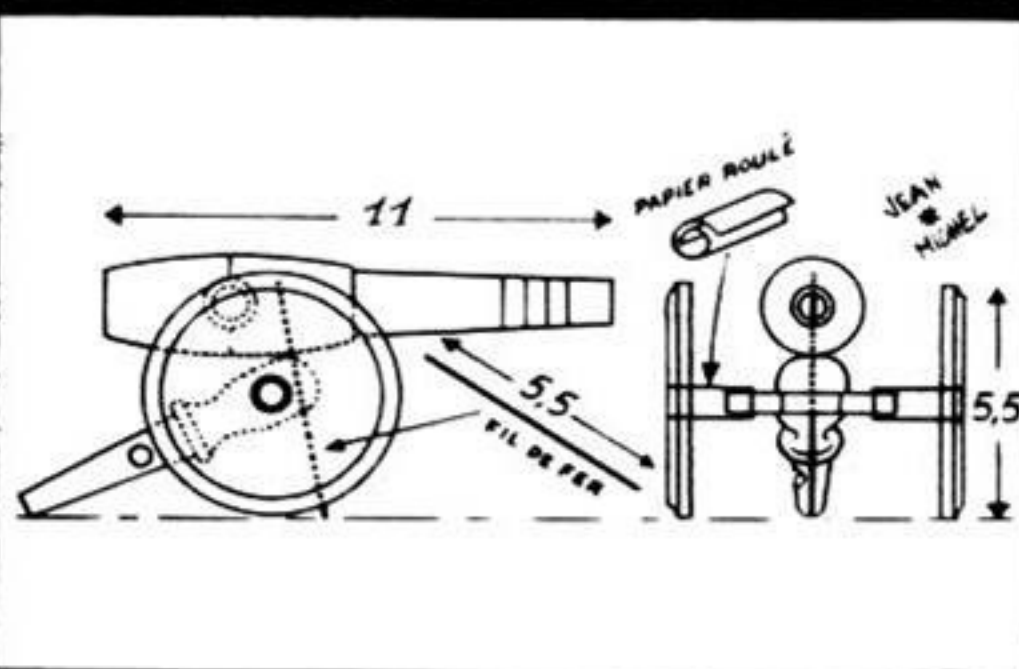
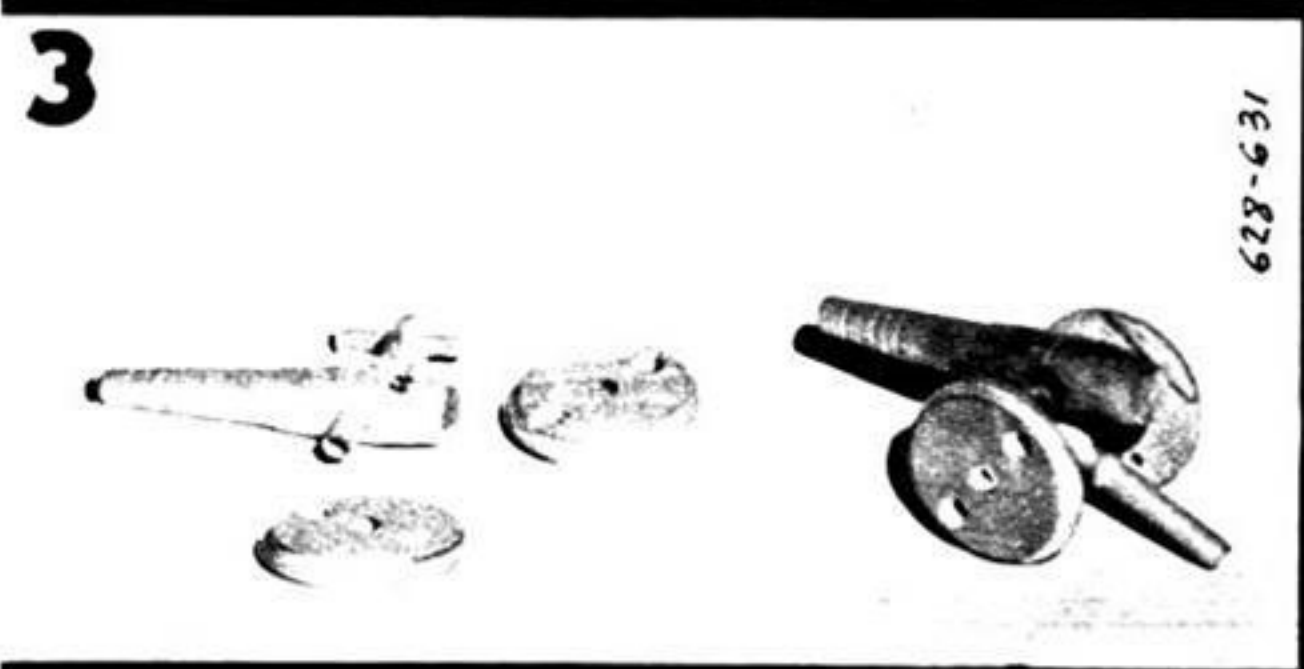
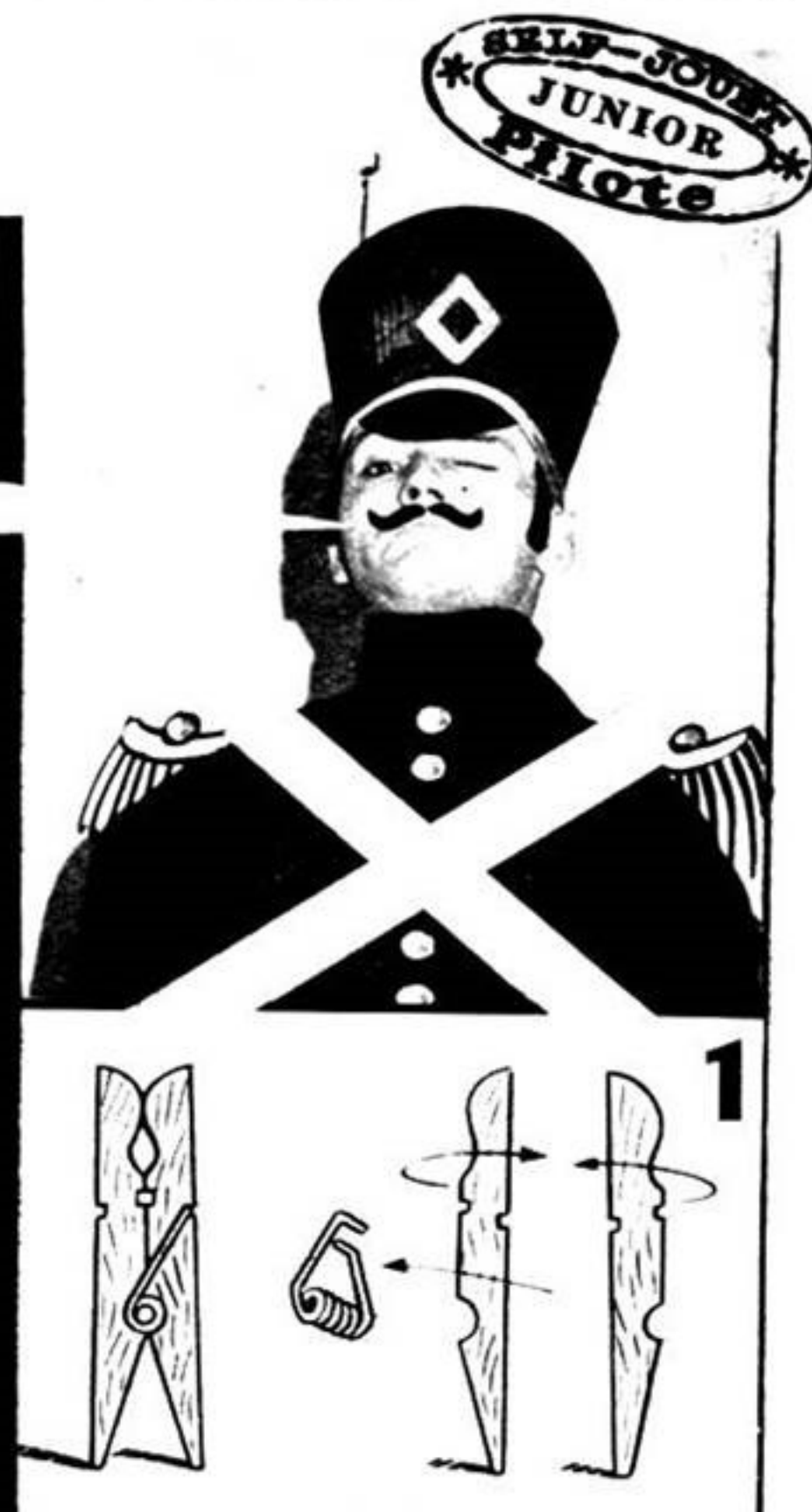
Fidèles lecteurs de « Pilote », vous connaissez déjà la technique des petits soldats sur pincettes à linge. Vous n'aurez donc pas de mal à fabriquer une armée de grenadiers ! (fig. 1 et 2) : pincettes à linge, bouchon de liège, papier, allumettes, fil de fer, perle et rondelle de bouchon.

Pour le canon... avez-vous songé à utiliser une cannette ou cannelure, l'un de ces gros robinets de bois que l'on fixe à un tonneau, une cuve ou un pressoir ?

Voyez-la, en figure 3, en compagnie de deux plaques électriques. Regardez ci-dessous le plan de montage. Otez le robinet de la cannette et fixez-les ensemble par un fil de fer et un point de colle. (Percez les trous avec une petite vrille pour enfoncer le fil de fer.)

Un peu de gouache aux couleurs vives, du vernis pour gouache (canon noir et roues jaunes) et voilà : « Messieurs les canonniers de l'Empire... Repos ! »

CANONNIERS DE L'EMPIRE

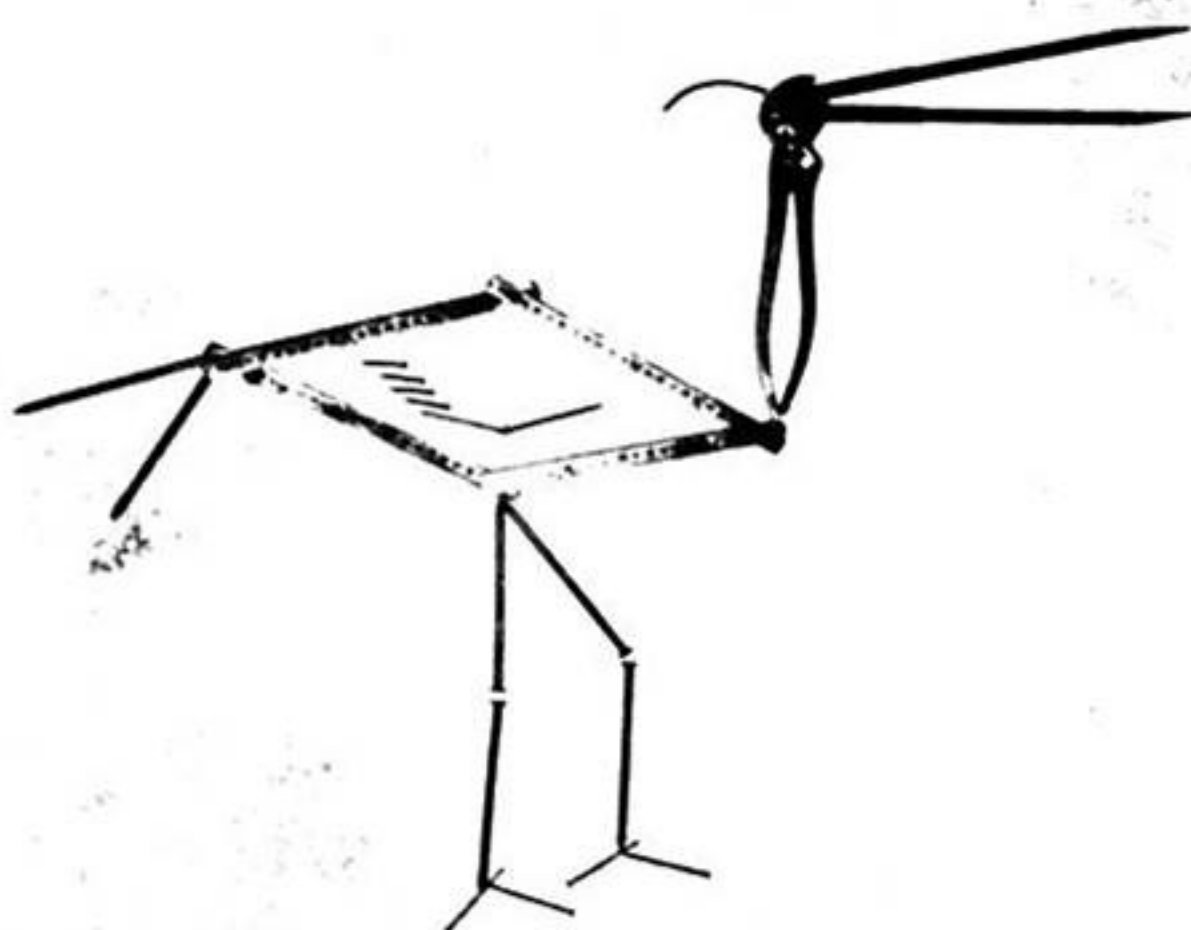


Homère avait composé « L'Iliade » en grec. Nous avons entrepris d'en transcrire pour vous quelques passages en un alphabet syllabique inspiré du « mycénien », la langue que parlaient sans

doute ses héros (voir n°s 30 à 32). Chrysès, prêtre d'Apollon, est venu au camp des Achéens pour réclamer sa fille qu'Agamemnon retient en son palais. Mais le roi des rois renvoie le prêtre.

[illegible]**Renée PASCAL**

CE « héron au long bec (un compas) emmanché d'un long cou... » (une pince multiple) est fait, aussi, d'un mètre pliant et de quelques clous (les pattes, la queue, l'aile et l'aigrette). Il vaut à son auteur, Annie Vinche (bravo, les filles !), qui habite la pharmacie d'Anterive (Haute-Garonne), un abonnement de six mois à « Pilete ». Notre concours continue !



POUR la seconde fois, nous vous proposons de deviner un « mot de passe » qui est le nom d'une boisson (souvenez-vous du « cidre » que certains d'entre

vous avaient découvert, à l'époque). Cette fois, il s'agit — écoutez bien ! — d'une boisson très connue des dessinateurs et que vous trouverez dans un tas de vingt-six lettres. Cette phrase mystérieuse (plus ou moins !) vous permettra sans doute de découvrir le « mot de passe » que devront deviner.

dimanche prochain 12 juin, à 10 h et à 11 h 10, les auditeurs de Radio-Luxembourg et Radio-Monte-Carlo. Les auditeurs, évidemment, de l'émission « Le mot de passe », animée par Françoise Dorin, Jacques Bénétin et René Marc et pouvant permettre à l'un des habitants d'une ville-surprise interviewés

par Jacques Bénétin, de gagner les 500 NF offerts par les biscottes Prior.

La semaine dernière, René Marc, Françoise Dorin et Jacques Bénétin, fumant tous ensemble, évoquaient le nom de ce diplomate nîmois à qui nous devons l'usage du tabac (et de la « nicotine ») : *Jean Nicot*.

LA partie semble jouée : Any du Far West a coupé en deux les troupes de Bison-Ardent qui est prêt, sans doute, à rendre les armes... Mais, soudain, son visage s'éclaire. Une nouvelle ruse (l'une de ces ruses dont il a le secret) va changer la face du combat.

Les Rouges jouent, gagnent en deux coups effectifs et marquent 30 points. En page 31, vous verrez comment.

Any du Far West et Bison Ardent vont prendre des vacances méritées. Nous reverrons bientôt nos deux amis. En attendant, nous pensons que vous continuerez à jouer avec votre jeu de Top! Totem que vous aurez pu acheter chez tous les marchands de jouets et dans tous les grands magasins.

PREMIERE qualité pour un détective : la mémoire visuelle (rappelez-vous Sherlock Holmes !) et puis, aussi, du doigté, surtout s'il travaille dans l'obscurité la plus complète comme les champions du petit jeu que je vous propose aujourd'hui.

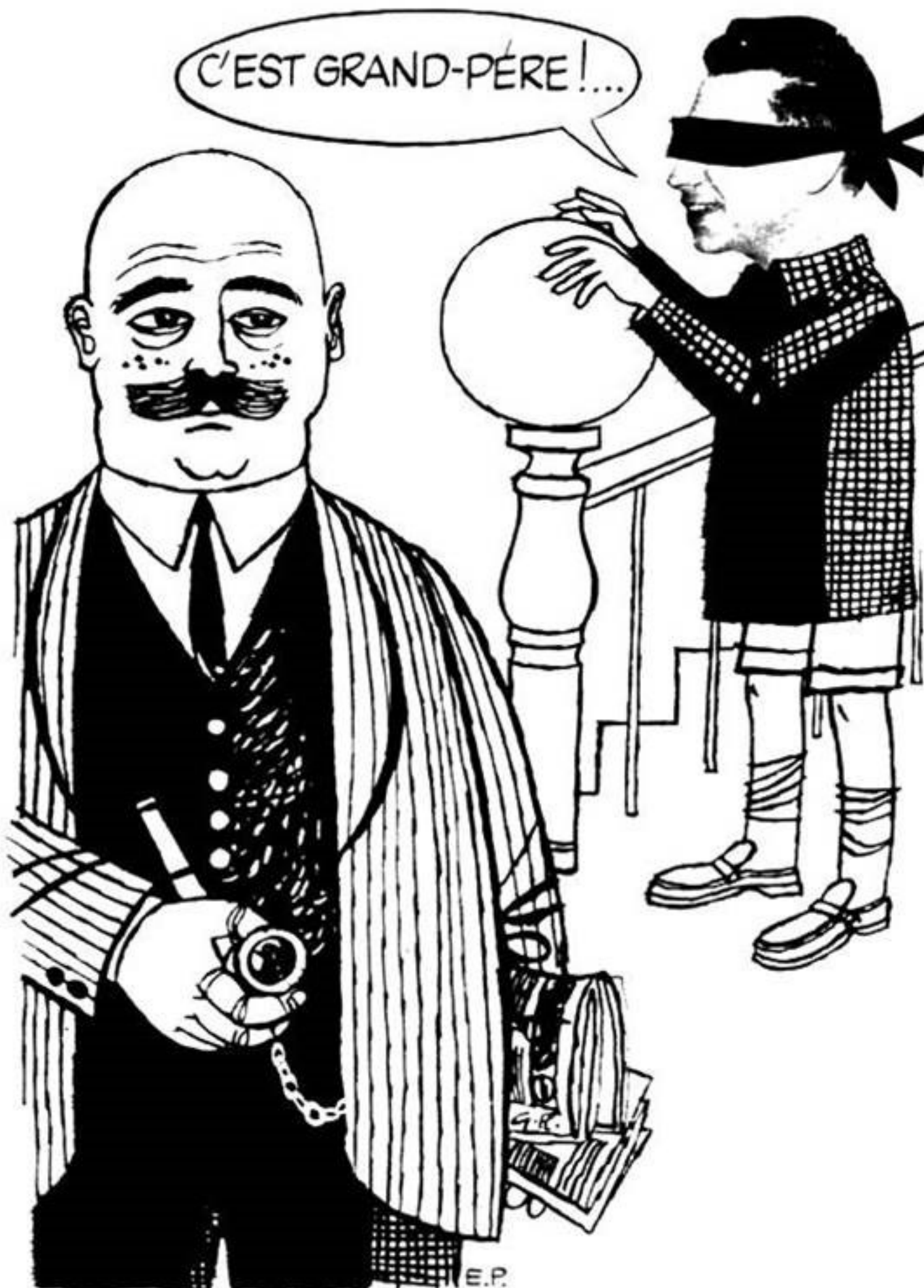
Tous les joueurs se placent en ligne, au garde-à-vous, sauf un, désigné par le sort, qui sort du rang et inspecte ses camarades dans les moindres détails qu'il se fixe en mémoire.

Puis on lui bande les yeux et tous les autres changent de place. Il doit alors en choisir un et le reconnaître, à tâtons : à ses vêtements, sa coupe de cheveux, ses oreilles... décollées, etc. S'il devine juste, il prend la place de celui dont le nom a été deviné et celui-ci, à son tour, se bande les yeux... Et ainsi de suite.

Lorsque vous serez bien entraînés, vous pourrez corser la difficulté en faisant tourner, d'abord, sur lui-même, le « détective » aux yeux bandés (afin de l'étourdir), en échangeant des vêtements après l'inspection du début, etc.

Maintenant, à vous de jouer !

C'EST GRAND-PÈRE!...



Nous vous convions cette semaine à faire connaissance avec Alfred-le-Joufflu, en compagnie de notre ami Robillard. Voyons donc ce qui l'amène chez ce personnage fort peu recommandable.



Pour une vérification, l'inspecteur Robillard se rend au domicile d'Alfred-le-Joufflu, un cambrieur notoire que la police tient à l'œil.



Dix jours plus tard, une bijouterie qui venait d'ouvrir la veille, située juste en face de l'appartement d'Alfred-le-Joufflu, est cambriolée.



Les soupçons de l'inspecteur Robillard se sont portés sur Alfred-le-Joufflu. Mais celui-ci est censé s'être « mis au vert » à la campagne.



Alfred affirme qu'il n'a pas mis les pieds à Paris depuis la dernière visite que lui fit Robillard, quinze jours plus tôt. Dit-il la vérité ?

ALFRED AURAIT FAIT UN
BON COUPABLE, MAIS IL
N'Y A AUCUNE PREUVE
QU'IL SOIT REVENU DU
DURANT CES QUINZE
DERNIERS JOURS

Pas d'accord, inspecteur Robillard !

Alfred-le-Joufflu vous a berné et vous avez « marché » ! Regardez page 31. Vous saurez pourquoi.

le DÉMON des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

RESUME. — Ecœuré par la vie de pirate, Eric a obtenu du terrible Barbe-Rouge, son père adoptif, de venir étudier les sciences navales à Londres, sous un faux nom.

TEXTE: J.M. CHARLIER



(A suivre.)

LE TOUR DE FRANCE 1919

LE ROMAN VRAI DU 1^{er} MAILLOT JAUNE

RESUME. — Après une interruption de quatre ans, due à la guerre, le Tour de France 1919 a pris le départ. Les coureurs ont quitté Paris et foncent vers le terme de la première étape : Le Havre.

Les catégories « B » ! C'étaient les plus déshérités des coureurs du Tour. En 1919 ils partirent à 25, un seul d'entre eux, Nempon, terminera.



Déchainés, Rossius, Henri Pélissier et Scieur vont rejoindre Christophe et Vandaele. Scieur, puis Christophe, pris de fringale, vont être lâchés. Le Belge Rossius démarre, lâche Vandaele et Pélissier et, finalement, gagne tout seul au Havre.



Cette première étape Paris-Le Havre a fait des dégâts. Desgrange a perdu 28 hommes ; seuls, 41 coureurs ont terminé au Havre, certains à 6 heures du matin, avec 12 heures de retard sur Rossius. Francis Pélissier a quatre heures de retard.



Epilogue de la première étape : Rossius, vainqueur au Havre, n'est pas leader du classement général ; le bidon qu'il a passé à Philippe Thys lui coûte trente minutes de pénalisation. Le bénéficiaire de la décision est Henri Pélissier.



Le règne des Pélissier commence. Survolté par sa première place au classement général, Henri contrôle la course et, dans la seconde étape Le Havre-Cherbourg, il démarre avec son frère Francis à Arromanches. Il est premier et Francis second.



La troisième étape Cherbourg-Brest va ressembler à la seconde ; mais Francis en sera le vainqueur, Henri se contentant de la seconde place. Les ports de guerre sont favorables aux Pélissier. Quant à Rossius, accidenté, il ne peut repartir et abandonne.



Le problème du logement est très difficile : tous les hôtels sont encore réquisitionnés par l'armée ; aussi les 25 rescapés de la troisième étape sont-ils logés dans la caserne de Brest. Seuls, les Pélissier ont pu trouver une chambre à louer.

La semaine prochaine : L'ABANDON DES PÉLISSIER

Grand Concours " FÊTE DES PÈRES "

19
JUIN

GAGNEZ
CETTE MAGNIFIQUE
CAMÉRA 8 mm

EN OFFRANT UN BRIQUET
" JOUR DE FÊTE "

FLAMINAIRE

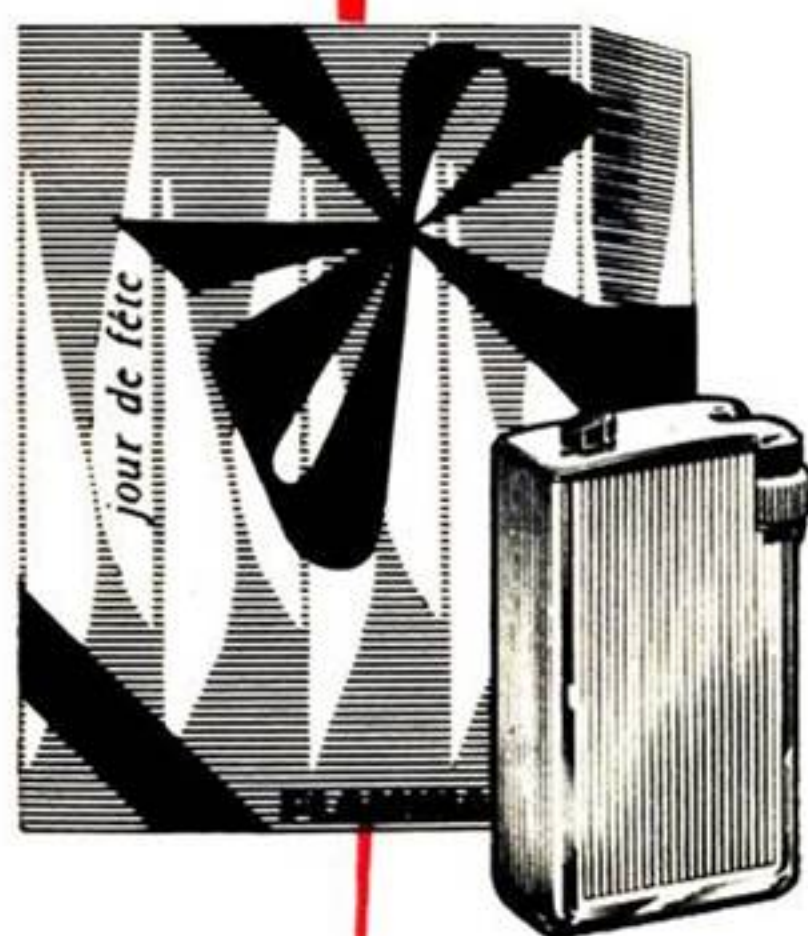


Comment gagner ?

- Achetez le briquet " Jour de Fête " (25 NF) .
- A l'intérieur de sa boîte, vous trouverez une carte " spécial-concours " .
- Réalisez, sur cette carte, un très joli dessin que vous offrirez à votre père en même temps que le briquet.
- Envoyez ensuite ce dessin au " Concours Fête des Pères " .

et vous pourrez gagner LA CAMERA, 1 électrophone, une tente de camping, des patins à glace, une tenue de danseuse, un ensemble de chasse sous-marine...

Demandez vite le briquet " Jour de Fête " chez tous les dépositaires FLAMINAIRE





JEUX DE PASSES

La semaine dernière, François Moncla vous a expliqué le premier geste du rugby : la passe. Aujourd'hui, il va vous enseigner quelques jeux qui vous permettront d'améliorer votre technique en vous amusant.

NOUS avons donc vu comment tenir un ballon et comment l'on devait faire une passe à un partenaire, mais c'était une leçon bien théorique. Il faut que ce geste de la passe, qui a tant d'importance en rugby, soit un geste instinctif. Pour parvenir à cet automatisme indispensable, il n'y a rien de tel que des travaux pratiques. Prenons un ballon et allons donc nous entraîner un peu.

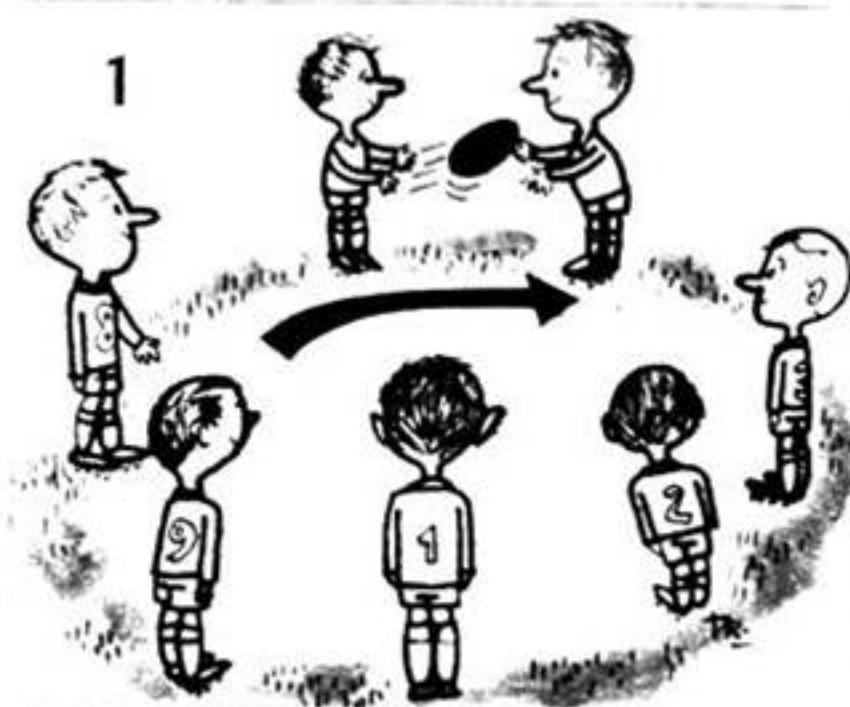
Tout d'abord, on n'a pas toujours la chance d'avoir un terrain de rugby ou de football à sa disposition. Mais peu importe, on peut s'entraîner n'importe où, même dans une cour pavée. C'est ainsi que je me souviens d'avoir vu mon ami Gérard Dufau, demi de mêlée de l'équipe de France et professeur au lycée Louis-le-Grand, entraîner ses

élèves à faire des passes de rugby dans la cour du vieux lycée parisien.

IL COURT, IL COURT LE BALLON...

Le plus simple, c'est de se mettre en cercle à 6, 7, 8, 10 ou plus... Le premier qui a le ballon, le passe à celui qui est derrière lui. On fait cet exercice à l'arrêt, tous tournés vers l'intérieur du cercle, et seul le ballon circule de main en main à l'intérieur du cercle selon le croquis n° 1.

Après avoir effectué ces passes en cercle, en étant arrêté, on va accroître la difficulté en faisant ces passes en courant. Cette fois, on ne regardera plus l'intérieur du cercle, mais le camarade qui est devant soi. Il faut passer le ballon au camarade qui court der-



rière soi en se tournant vers l'intérieur du cercle (croquis n° 2).

Mais attention, il faut reprendre sa course en rond immédiatement, sans faire un tour complet sur soi-même. Le fait de passer le ballon ne doit pas arrêter la course. Pour ne pas se déséquilibrer en faisant la passe, il faut que celle-ci soit souple, presque molle.

Pour rendre le jeu plus difficile, on peut faire la passe en se tournant non pas à l'intérieur, mais à l'extérieur du cercle.

Toujours en cercle, on peut encore faire une variante, en plaçant un joueur au milieu du cercle. L'un des joueurs du cercle qui a la balle l'envoie au joueur du milieu et celui-ci la renvoie à n'importe quel joueur du



cercle. Ceci oblige tous les joueurs du cercle à faire attention et à ne pas être surpris.

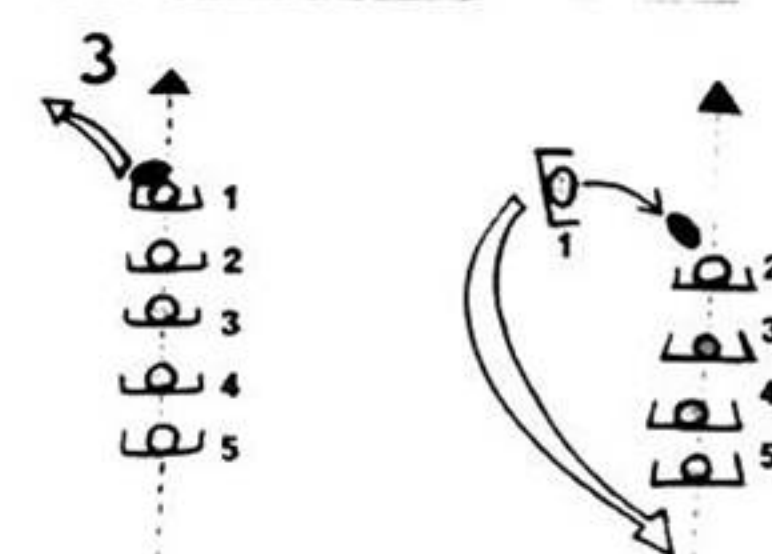
EN COLONNE ET EN VAGUE

Il est nécessaire pour ne pas être trop fatigués, de faire alterner les passes en courant et, pour souffler un peu, les passes arrêtées. Pour s'habituer à faire des passes, aussi bien à gauche qu'à droite, il est bon de renverser le sens de la rotation du cercle, tantôt dans le sens des aiguilles d'une montre, tantôt à l'envers.

Après le travail en cercle qui nous

fait acquérir un automatisme dans la passe, il faut faire du travail en colonne qui place mieux le joueur dans les conditions véritables du jeu (croquis n° 3).

La colonne court toujours sur la même ligne. Le joueur de tête (n° 1)



quitte la ligne de course de la colonne et part avec le ballon à gauche (ou à droite) et passe le ballon en arrière au joueur n° 2. Celui-ci doit accélérer pour prendre la balle, lancée. Le n° 2 devient donc l'homme de tête de la colonne tandis que le n° 1 ira se placer à la queue.

Ainsi, tour à tour, chacun aura pris la tête de la colonne, se sera détaché, aura passé en arrière au numéro suivant, puis aura pris place à la queue.

Cet exercice est excellent car, non seulement il est plus proche des conditions véritables de jeu, avec changement de direction et passe, mais encore, il oblige le joueur qui va prendre le ballon à accélérer sa course en quelques mètres, à acquérir ce fameux « coup de reins » du rugbyman.

Enfin, après tous ces exercices de préparation, on pourra faire des descentes en ligne avec au maximum six ou sept joueurs déployés en ligne sur la largeur du terrain en prenant toujours bien garde à ce que le porteur du ballon soit en tête. Une fois la passe faite, le joueur doit freiner sa course pour se mettre en arrière du nouveau porteur de ballon. Ce travail en vague est excellent pour préparer les grands mouvements d'ensemble du rugby.

*à la semaine
prochaine
Moncla*

La semaine prochaine :

RÉCEPTION ET
RAMASSAGE DU BALLON



Après les exercices de préparation, voici le travail de passe en ligne avec les joueurs déployés. Le porteur du ballon est en tête et tous les autres restent en arrière de lui.

UNE AVENTURE DE "L'HOMME A LA VOITURE ROUGE"



ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME. — Sur « L'atoll Alpha », les volontaires pour le premier vol interplanétaire subissent un entraînement inhumain. Le chef « L'Epruvette » a déjà imposé à Stephen « L'homme à la voiture rouge » et à son ami Claude Perquet, de cruelles épreuves. Stephen vient de rentrer d'une pénible mission, tirant son coéquipier « La Tomate » et il s'aperçoit, qu'en fait, il a remorqué un mannequin de son.

X

LE TRIOMPHE DE LA BRUTE

Je me dis : « Non, ce n'est pas vrai, je suis en train de faire un mauvais rêve... je n'ai tout de même pas risqué ma peau pour ça... » Et je regarde La Tomate devant moi, qui grimace comme un bouffon.

— Où que t'as trouvé ça ? qu'il me demande, en me désignant le mannequin de son...

Alors, je ne sais pas pourquoi, mais sa question est la goutte d'eau qui fait déborder la cruche... et je te jure que, comme cruche, je me pose un peu là... ah ! oui alors, cruche comme ça, ce n'est pas croyable : risquer sa vie pour un mannequin !...

— Où que t'as trouvé ça ? répète La Tomate.

V'là, je suis contre lui, j'ai laissé glisser le mannequin à terre parce que, sou-

dain, j'ai senti que j'avais besoin de mes deux mains libres pour les mettre autour du cou de ce type à qui j'en veux, au fond, de n'être pas le corps inerte pour lequel j'ai joué les sauveteurs. Et tandis que mes doigts se crispent lentement autour de son cou, La Tomate commence à se débattre. Plus il rue, plus je serre... et mon visage tout près du sien, je lui crache ma colère au nez !

— Tu le savais, hein ?... tu le savais, gargouille, que c'était un mannequin, que je risquais ma vie pour un sac de son... tu le savais et tu m'as laissé faire... espèce de...

Et soudain, je m'aperçois que La Tomate passe à la couleur aubergine : il n'essaie plus de se défendre, sa bouche est à demi ouverte, et je sens son corps se ramollir. Alors je me souviens de mes doigts qui font tenaille autour de son cou... je desserre l'étreinte... Plouf !... La Tomate flagelle sur deux jambes de coton et s'écroule avec le même bruit mou qu'a fait tout à l'heure le mannequin quand je l'ai laissé glisser de mes bras.

Je reste un moment hébété, ma colère brisée d'un seul coup et je regarde La Tomate qui ne bouge plus, à terre, à côté du mannequin de son.

Bon sang ! est-ce que je l'ai... Oh ! non, ce n'est pas possible... je n'ai pas fait une chose pareille... Je m'agenouille près de lui et je colle mon oreille sur sa poitrine, à hauteur du cœur... mais va donc l'entendre battre au travers de la carapace du scaphandre... Tout ce que je peux constater, c'est qu'il ne bouge plus... ça, c'est certain... et j'essaie de réaliser...

Qu'est-ce qui m'a pris ?... il n'y est pour rien, lui, dans l'histoire du mannequin... Bien sûr qu'il ne pouvait pas savoir... alors, pourquoi ai-je fait ça ?... pourquoi ?... Tout simplement parce que le sens de la justice commence à m'échapper... ça aussi.

L'« homme », cet être qui est en train de mourir en moi, sans pouvoir se raccrocher à quoi que ce soit... Et pourtant, il fait tant d'efforts pour repousser la brute... tant d'efforts désespérés...

Je regarde La Tomate qui ne bouge tou-

“Je tends un bras vers eux, je fais un grand signe... comme si j'étais sur une épave, en plein océan, après un naufrage...”

L'Epruvette le veut, ça fait partie de « l'entraînement »... et la colère qu'on ne contrôle plus, ce besoin de haïr, de ne plus agir que par instinct, comme une bête... le triomphe de la Brute !

Et rien que de penser que j'en suis arrivé là, je me sens pris d'une espèce de vertige... Pire encore. C'est comme s'il y avait deux êtres en moi...

D'un côté, la brute qui vient d'étrangler un type, sans autre raison qu'une colère insurmontable... de l'autre, l'homme qui continue à penser en homme, mais que la brute écarte de plus en plus...

jours pas... je suis à genoux près de lui, j'essaie d'ouvrir son scaphandre. Mes doigts s'énervent sur les fermetures. Et quand je parviens à le dégager à mi-corps de son scaphandre, j'entends du bruit derrière moi... Je me retourne.

Au bout du circuit d'enfer, sortant de l'ombre, la dernière équipe émerge dans la pièce lumineuse où je suis. C'est le Rouquin et son coéquipier « Gueule de Chien ».

Je me dis : « Bon, ils vont m'aider, tout ça va s'arranger... On va transporter La Tomate en vitesse à l'air libre... »

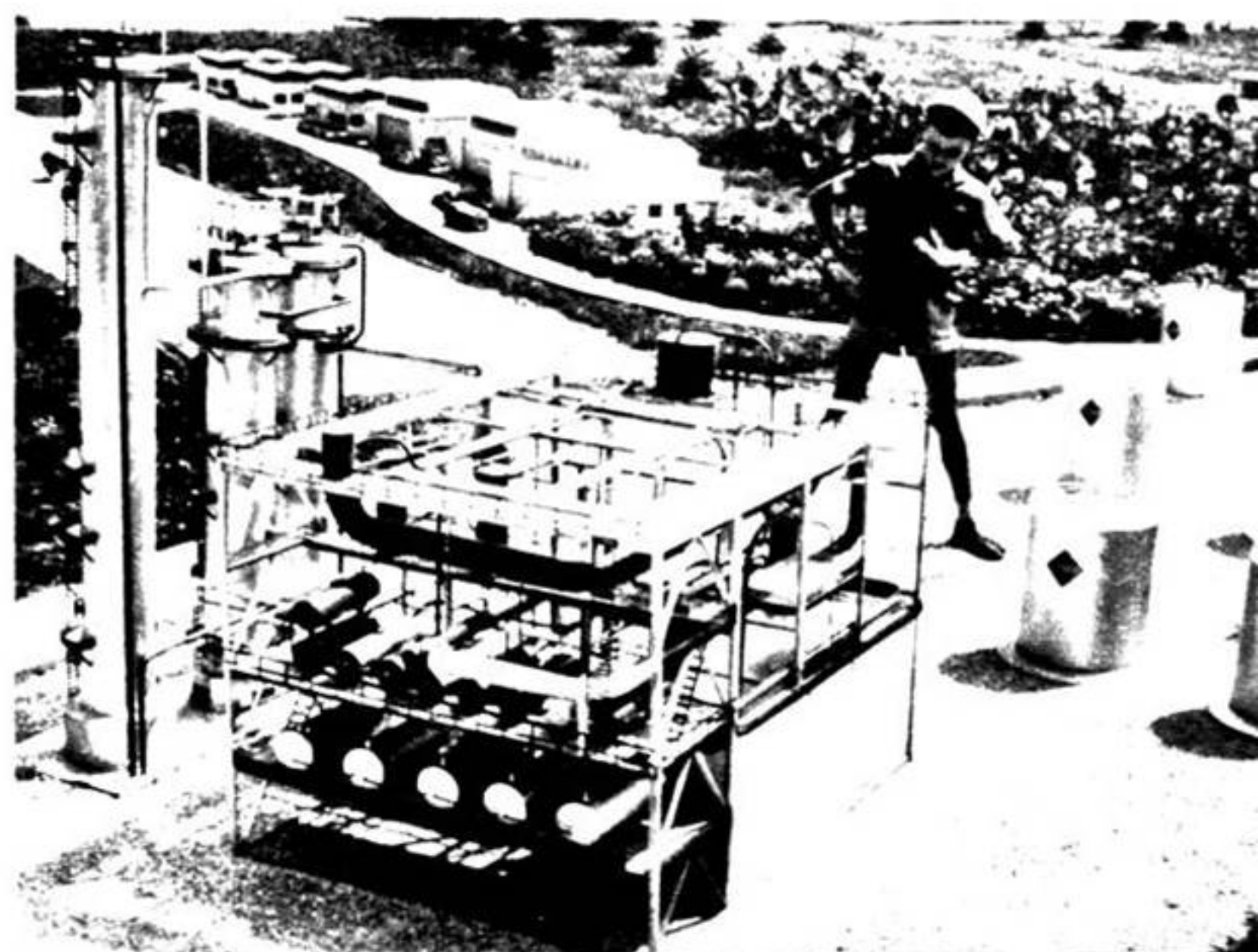
Mais les deux types ne jettent même pas



La Tour de Pise s'incline devant un petit village haut perché.



Une petite église de campagne au clocher pointu.



Côté technique, voici une raffinerie de pétrole fort joliment reconstituée.

LES PETITS VIENNOIS FONT LE TOUR DU MONDE

Pour ta collection

Heller

LE VOILIER
ÉPERVIER

(Malle des Indes)

98
pièces

DÉBUT DE LA SÉRIE "MARINE"

EN VENTE
PARTOUT
15,90

Heller les plus belles maquettes françaises

L'Amérique a Disneyland, où le célèbre animateur, Walt Disney, a reproduit, à une échelle réduite, des paysages du monde entier — et quelques autres sortis de ses rêves... L'Autriche, elle, possède « Mini-mundo ». C'est aussi un parc d'attractions, où tout est aux dimensions de l'enfance. Mais, plutôt que des paysages, ce sont des monuments qu'on y trouve. Des monuments ou des usines, ou bien encore des maisons célèbres, tel le 10, Downing Street, résidence à Londres du Premier Ministre britannique. Tout cela réduit au 1/25 de sa grandeur réelle, mais, dans l'ensemble, assez fidèlement reproduit.

C'est à Klagenfurt que se trouve ce parc dont les bénéfices vont à une œuvre de Sauvegarde de l'Enfance. Et, naturellement, les enfants y sont les visiteurs les plus assidus. Quelle joie d'arrosier, d'un seul coup de lance, tout le parc du Belvédère de Vienne ou de faire sauter son chien par-dessus la demeure de M. Macmillan ! Ou encore, comme vous le montre l'un de nos documents, de lui faire une niche somptueuse avec l'Arc de Triomphe...



Mais l'Arc de Triomphe, lui, est plutôt fantaisiste, de même que l'emploi qu'on en fait !

Roger Riviere n'a pas pu nous envoyer son article car, au moment où nous mettons sous presse, il a pris le départ au Critérium du Dauphiné. Il vous prie de l'excuser et vous dit à la semaine prochaine.

un regard sur nous... ils passent, traînant le pas, droit devant eux, comme des robots.

— Hep ! les gars...

Rien ! ils ne détournent même pas la tête... comme si leurs têtes étaient des troncs d'arbres sur leurs épaules.

Je tends un bras vers eux, je fais un grand signe... Comme si j'étais sur une épave, en plein océan, après un naufrage... un signe avec le bras tout entier, à faire fonder vers un naufrage toute une escadre de guerre !

Penses-tu !... cligne de l'œil !... ça leur fera autant d'effet... Le Rouquin et Gueule de Chien continuent leur chemin mécaniquement, comme des somnambules. Ils passent tout près de nous ; tout juste si la semelle de leurs lourds godillots ne nous écrase pas les flancs. Voilà... Ils sont passés. Ils ont disparu par l'ouverture qui se trouve de l'autre côté de la pièce et que je n'avais même pas remarquée... j'entends leurs pas résonner dans l'écho, de plus en plus faiblement... Puis c'est le silence. Alors je pense qu'il n'y a plus personne à venir... Je suis seul avec La Tomato qui n'a pas l'air de reprendre conscience.

Bon ! cette fois, c'est vraiment lui qu'il faut sauver ; je me suis flanqué moi-même dans cette situation. A moi d'en sortir, et déjà je commence à soulever La Tomato dans mes bras.

A ce moment-là, sortant de je ne sais que coin, toujours surprenante, affolante, terrorisante, la voix de l'Eprouvette :

— Non ! pas lui... le mannequin !

Je reste saisi, encore un genou en terre, La Tomato à demi soulevé dans mes bras. J'essaie de comprendre ce que je viens d'entendre. Je ne comprends pas. J'attends

— J'ai dit le mannequin !...

Cette fois, je ne me suis pas trompé. C'est bien un ordre... mais quel ordre ?... Je ne comprends toujours pas... et je me répète les mots que j'ai entendus : « j'ai dit le mannequin »... quoi ? le mannequin... qu'est-ce qu'il veut que j'en fasse du mannequin... il est bien où il est... allez ! je n'y comprends rien !... en route ! on verra bien. Et pour la troisième fois, je vais pour me relever avec La Tomato dans les bras...

— Ne comprenez-vous pas ce que je dis ? P Z 8 ! reposez cet homme sur le sol !

Bon, des détails, ça vaut mieux ! Je vais peut-être comprendre, je redépote La Tomato à terre, et j'attends la suite.

— Le mannequin ! prenez le mannequin ! Qu'est-ce qu'il veut dire ?... que je prenne le mannequin dans mes bras ?... pourquoi faire...

— Je vous dis de prendre le mannequin !

Bon ! voilà !... je me relève avec le mannequin dans mes bras... et puis, maintenant ?

— Avancez... vous entendez P Z 8... ! avancez !

Complètement ahuri, sans même m'en rendre compte, j'avance vers l'ouverture... oui, j'avance comme ça, chargé du mannequin, sans essayer de comprendre, sans chercher à faire autre chose que de mettre un pied devant l'autre...

J'avance, j'avance... me voici sur le seuil de la pièce. Je le franchis. Quand je suis hors de la pièce, la voix de l'Eprouvette braille :

— Fin d'exercice !

Et, en même temps, v'lan ! quelque chose claque derrière moi. Je me retourne. Une glissière s'est refermée sur l'ouverture.

Alors, seulement, je réalise. Et La Tomato ? Il est enfoncé dans la pièce tout seul... tout seul, inerte ; moi, dans le couloir où je me trouve, je me mets à hurler :

— Oh !... oh !... ouvrez, ouvrez !... il y a encore quelqu'un de l'autre côté ! Ouvrez ! Ouvrez !... Un homme en danger... ouvrez !

Et tout en hurlant, je me suis retourné vers l'ouverture bouchée hermétiquement par la glissière et je donne de grands coups

de pied dans cette cloison de métal. Les coups résonnent comme des coups de canon.

— Un homme en danger par là ! ho ! holà ! ouvrez !... Mais rien ! Je me rends très vite compte que mes cris ne serviront à rien ! Je n'ai qu'une chose à faire, continuer mon chemin le long du couloir étroit.

« Mais, bon sang, que veut-on que je fasse de ce mannequin, je commence à en avoir assez de cette comédie. »

Et à nouveau, je jette le mannequin sur le sol et les bras libres, je vais pour me précipiter en avant !

— PZ8 ! prenez le mannequin !

Ça me fait l'effet d'un coup de foudre !... prendre le mannequin... laisser un homme en péril derrière une cloison blindée. Mais prendre le mannequin, qu'est-ce que ça veut dire ?... Qu'est-ce qu'on veut de moi ? Qu'est-ce qu'on veut m'obliger à faire ?

— PZ8 ! le mannequin !

La voix de l'Eprouvette, c'est décidément un coup de fouet qui claque sur le corps... Il nous mène à coups de voix, comme un dompteur mène ses bêtes à coups de fouet !

— Prenez le mannequin, PZ8 !

Et j'ai envie de ne pas obéir, de courir le long de ce couloir, de sortir de cette prison, de me libérer... Mais va donc expliquer ça !... Je me baisse, devenu robot, somnambule, mécanique, n'importe quoi, tout, sauf un homme... Sauf un homme !

(A suivre.)

LA SEMAINE PROCHAINE :
REMORDS INTERDITS

Les deux types ne jettent même pas un regard sur nous. Ils passent, traînant le pas, droit devant eux, comme des robots.



Ecoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

que la voix de l'Eprouvette répète la phrase. Rien ne vient... Je m'imagine que j'ai une sorte d'hallucination... Je reprends mon mouvement, je vais pour me redresser en soulevant La Tomato. De nouveau, la voix de l'Eprouvette...



Michel TANGUY



DESSINS : UDERZO

TEXTE : J.M. CHARLIER

DEVANT S'HÉLIER, PÉNIBLEMENT PARVENU AU SOMMET D'UNE PENTE, UNE GORGE ÉTROITE, PROFONDE, AUX PAROIS ABRUPTES, OUVRE BRUSQUEMENT UN GOUFFRE NOYÉ D'OMBRE... MAIS CE QUI FAIT TRESSAILLER LE PILOTE, C'EST SUR LE FLANC OPPOSÉ, UNE LONGUE TRAÎNÉE CALCINÉE ET SEMÉE DE DÉBRIS DE MÉTAL QUI BALAFRE LA ROCHE...



B...BON SANG!... ???

CETTE TRAÎNÉE... CES MORCEAUX DE MÉTAL TORDUS... UN ENGIN EST TOMBÉ AU FOND DE CE PRÉCIPICE!... C'EST... C'EST PEUT-ÊTRE L'AVION DE DARNIER!



COMME UN FOU, LE CŒUR TENAILLÉ À LA FOIS PAR UN ESPOIR INSENSÉ ET LA PEUR DE DÉCOUVRIR UNE VISION D'ÉPOUVANTE, SAINT-HÉLIER DÉVALE LA PENTE ROUGE QUI MÈNE AU FOND DU DÉFILE...



QU'EST-CE QUI M'ATTEND LÀ DESSOUS?!

DARNIER!!! HO DARNIER!!! ÉTES-VOUS LÀ?!! HOHÉ!!!



OOOHH! L'ÉCHO!... RIEN QUE L'ÉCHO!... C'EST ÉPOUVANTABLE!!!

GRELOTTANT DE PEUR ET DE FROID, LA TÊTE BOURDONNANTE ET RENDUE DOULOUREUSE PAR LE MAL DES MONTAGNES, S'HÉLIER, ÉPUISÉ, HALETANT, A ATTEINT LE TORRENT GELE QUI S'INUE AU FOND DU PRÉCIPICE... ET SOUDAIN...



OH!... LÀ! LE... LE POINT DE CHUTE!!!



??! MAIS... CE... CE MÉTAL, C'EST DU MAGNÉSIUM!... CE NE SONT PAS LÀ DES DÉBRIS D'AVION?!! JE... OH!!! LA FUSÉE!!! JE VIENS DE DÉCOUVRIR CE QUI RESTE DE LA FUSÉE!!!

L'OGIVE EXPÉRIMENTALE A DÛ SE DÉTACHER AUTOMATIQUEMENT QUELQUES SECONDES AVANT L'ARRIVÉE AU SOL? ELLE... ELLE DOIT SE TROUVER TOUT PRÈS D'ICI!!! EN AMONT DE CE TORRENT, PEUT-ÊTRE?!!



OUBLIANT SON ÉPUISÉMENT ET SON ANGOISSE, S'HÉLIER SE TRAÎNE LE LONG DU TORRENT GELE ET, BRUSQUEMENT...



LA... LA VALLÉE S'ÉLARGIT... LE TORRENT FORME UN LAC GELE! ET... OH!... CETTE TACHE ROUGE, LÀ-BAS?!! TONNERRE!... MAIS C'EST LE PARACHUTE!!! LE PARACHUTE QUI A ASSURÉ LA DESCENTE DE L'OGIVE DE LA FUSÉE, APRÈS SON ÉJECTION!!!!



l'école des aigles

RESUME. — Tombé dans l'Anti-Atlas, Saint-Hélér, dont le moniteur, Darnier, a également été descendu par un Jet mystérieux, retrouve les débris de la fusée perdue.



C'EST BIEN ÇA... C'EST L'OGIVE DE LA FUSÉE... DIABLE!... ELLE A SOUFFERT!... LE PARACHUTE ÉTAIT ENDOMMAGÉ ET N'A PAS AMORTI LA DESCENTE... L'ÉMETTEUR QUI DEVAIT LANCER LE SIGNAL PERMETTANT LE REPERAGE S'EST BRISÉ...



HA! HA! HA!... HA! HA! HA! HA!... EST-CE GROTESQUE!... DES DIZAINES D'AVIONS AMIS ET ENNEMIS RECHERCHENT CE DAMNÉ BOUT DE MÉTAL ET C'EST MOI, QUI SUIS À PIED, QUI LE RETROUVE! HA! HA! HA!



OH!... MA... MA TÊTE !!! JE... JE SUIS À BOUT!... C'EST LE FROID... ET... ET LE MAL DES MONTAGNES... SI... SI ON NE ME SECOURT PAS RAPIDEMENT, JE... JE SUIS PERDU!!!



JE... JE N'AI QUE QUELQUES FUSÉES DE DÉTRESSE... MA SEULE CHANCE D'ÊTRE APERÇU EST DE M'INSTALLER AU MILIEU DE CE LAC, SI LA GLACE EST ASSEZ SOLIDE... JE TIRERAI DE TEMPS EN TEMPS... CE PARACHUTE ÉTALE FACILITERA MON REPERAGE...



ÇA A L'AIR DE TENIR... JE... JE LANCERAI UNE FUSÉE... TOUTES LES HEURES... ÇA ME FERA... QUATRE HEURES D'ESPOIR... APRÈS, IL... IL NE ME RESTERA QU'À... MOURIR DE FROID... ET D'ÉPUÈSEMENT...



ET QUELQUES INSTANTS PLUS TARD... LA VUE DE CE PARACHUTE INDICHERA... TOUT DE SUITE... QUE J'AI RETROUVÉ... LA FUSÉE... ÇA HÂTERA... LES SECOURS... UN ZINC LÉGER POURRAIT... SE POSER... SUR CETTE SURFACE GELÉE...



RIEN!... ÇA N'A RIEN DONNÉ!... UNE... UNE FUSÉE DE FIGNUE!... IL... IL NE M'EN RESTE PLUS QUE TROIS!...

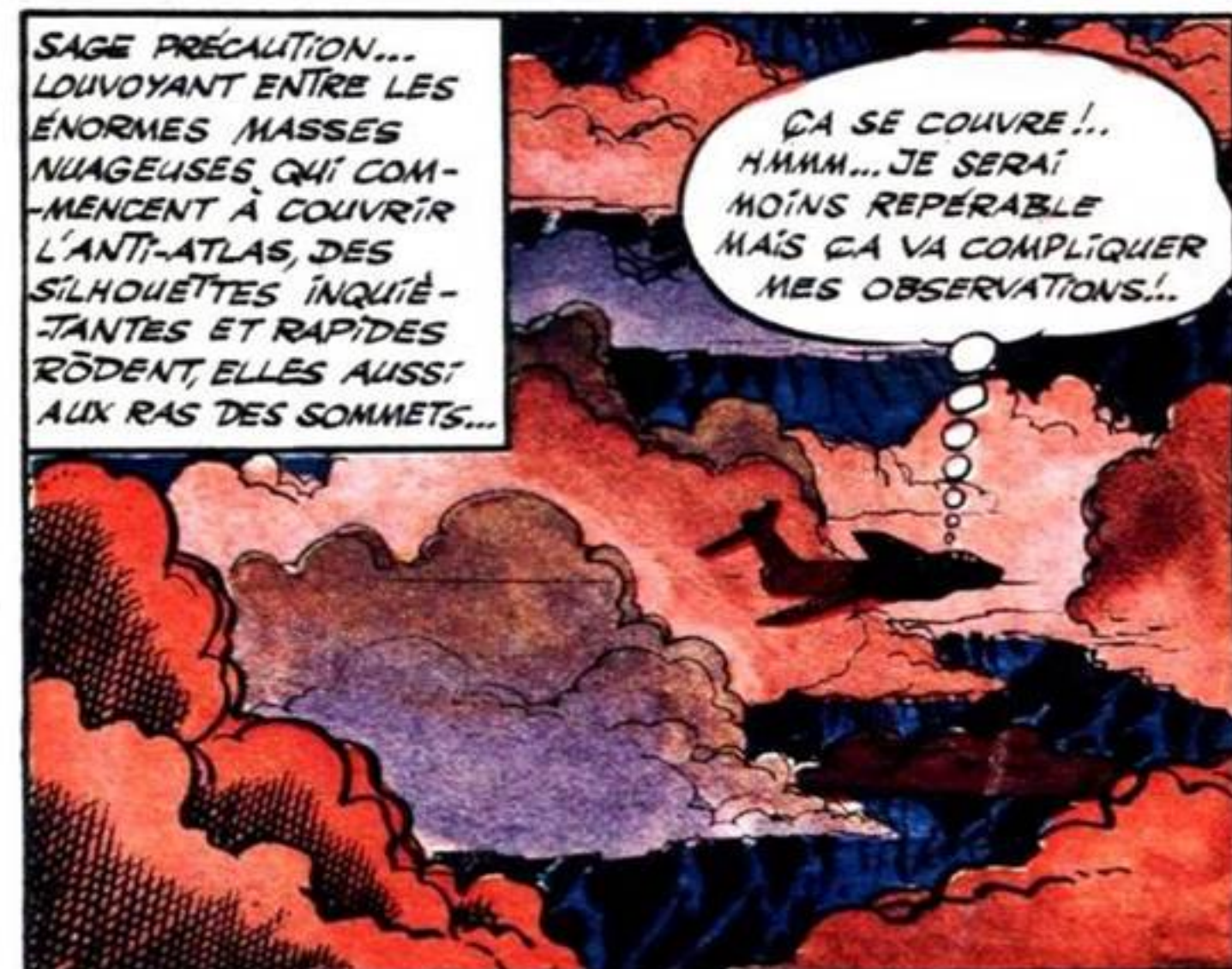


POURTANT, LES SECOURS NE SONT PAS LOIN... DEPUIS QUELQUES INSTANTS, MICHEL TANGUY ET LAVERDURE ONT ATTEINT LA ZONE DE RECHERCHE ET CROISENT AU-DESSUS DES MONTAGNES...



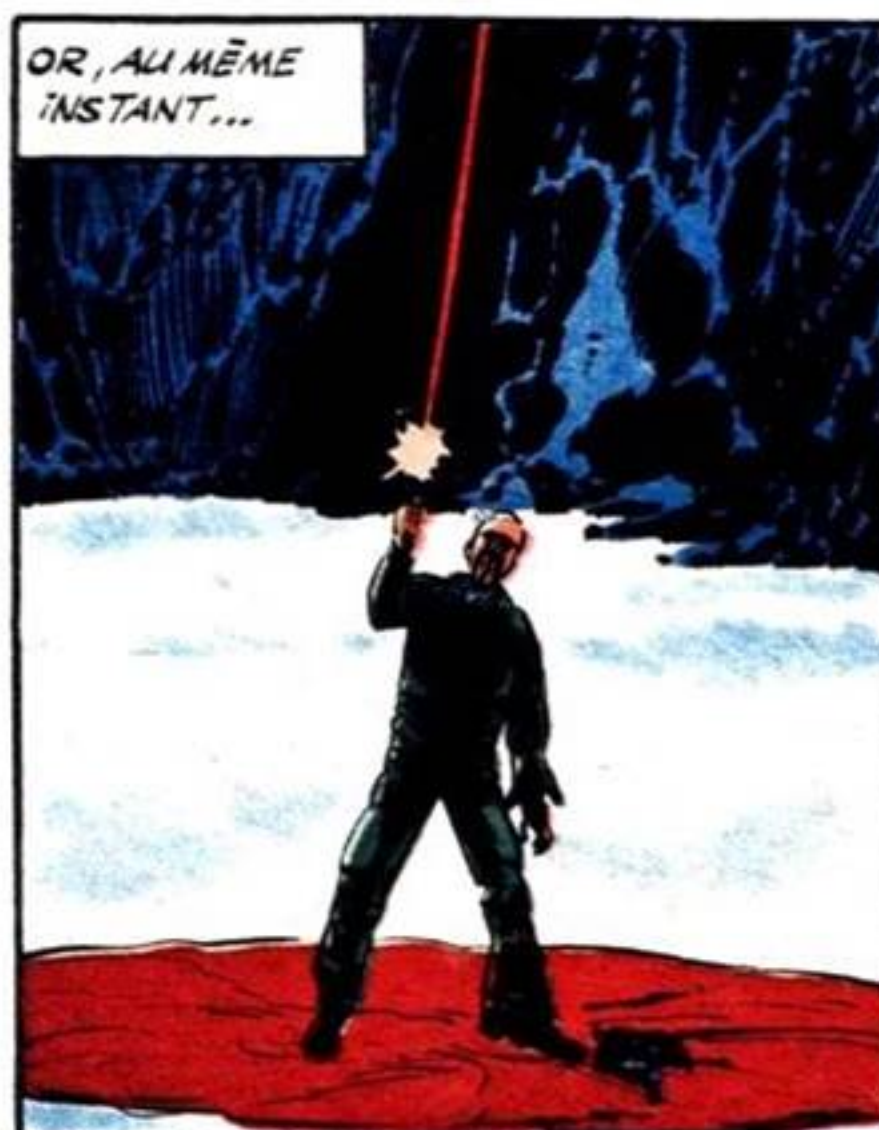
PILOTE À OBSERVATEUR!... HE!... NE REGARDE PAS SEULEMENT LE SOL!... N'OUBLIE PAS QUE LE SECTEUR EST MAL FAMÉ!... JE NE TIENS PAS À CE QU'UN DE CES JETS INCONNUS ME TOMBE SUR LE PALETOT!...

COMPRIS, PAPA!... J'OUVRE L'ŒIL!...



SAGE PRÉCAUTION... LOUVROYANT ENTRE LES ÉNORMES MASSES NUAGEUSES QUI COMMENCENT À COUVRIR L'ANTI-ATLAS, DES SILHOUETTES INQUIÉTANTES ET RAPIDES RÔDENT, ELLES AUSSI AUX RAS DES SOMMETS...

ÇA SE COUVRE!... HMMM... JE SERAI MOINS REPERABLE MAIS ÇA VA COMPLIQUER MES OBSERVATIONS!...



OR, AU MÊME INSTANT...



???!! OH!... QU'EST-CE QUE?... ???!!

Fernand PICARD vous dit :



**DIRECTEUR
DES ÉTUDES ET RECHERCHES
A LA RÉGIE RENAULT**

construisez avec nous

LA DAUPHINE DE VOS 20 ANS

Fernand Picard est directeur des Etudes et Recherches de la Régie Renault. Officier de la Légion d'honneur, lauréat de la Société d'Encouragement à l'Industrie Nationale, Prix George Stephenson de « The Institution of Mechanical Engineers », lauréat de la « Society of Automotive Engineers », Fernand Picard est né en 1906. Ingénieur des Arts et Métiers, il a débuté en 1927 comme Dessinateur d'Outils aux Automobiles Delage, où il occupa bientôt le poste d'Ingénieur en Chef des Méthodes. Entré aux Usines Renault en 1935, M. Picard y fut nommé successivement Ingénieur d'Essais, Chef des Etudes Moteurs, Directeur Adjoint des Etudes, Directeur des Etudes, pour être enfin appelé en 1951 à la Direction des Etudes et Recherches. M. Picard est ainsi le « père » des véhicules de la gamme Renault, de la 4 CV à la Dauphine et à l'Etoile filante.

M. Picard est, d'autre part, Membre du Comité Directeur du Conseil National des Ingénieurs de France, Membre du Comité de Coordination de la Recherche Technique du Ministère du Commerce et de l'Industrie, Administrateur de l'Union Technique de l'Automobile et du Cycle et Vice-Président de l'Institut des Hautes Etudes Scientifiques. Il est également Président de la F.I.S.I.T.A. (Fédération Internationale des Sociétés d'Ingénieurs des Techniques de l'Automobile).

Le moteur à essence a bouleversé le siècle qui vient de s'écouler. Alors que Napoléon I^{er}, comme Jules César, mettait six heures pour aller de Paris à Compiègne, en 1960 on va de Paris à Alger en un peu moins de deux heures.

Où en serons-nous en 1968, quand vous aurez vingt ans ?

Prenez votre crayon, et calculons ensemble.

En ce printemps de 1960, nous sommes 45,5 millions de Français, 500 000 de plus qu'il y a un an à la même date. En 1968, nous serons au moins 49,5 millions.

Au 1^{er} janvier de cette année-ci, 5 500 000 voitures automobiles roulaient sur nos routes, UNE POUR 8 FRANÇAIS. AUX U.S.A., IL Y EN AVAIT UNE POUR 3 AMÉRICAINS.

En 1968, si l'on tient compte de l'amélioration des conditions de vie, il y aura une voiture pour 6 Français, c'est-à-dire que c'est près de 8,2 millions de voitures qui rouleront sur nos routes et stationneront dans nos rues.

Croyez-vous que ceci n'entraînera pas de prochaines modifications dans nos habitudes de vie et dans les paysages que nous voyons ?

On se déplacera plus qu'aujourd'hui. Pas plus vite, assurément, même si notre programme d'autoroutes est achevé, mais l'ouvrier de Renault logera probablement à la lisière d'une forêt, à 40 kilomètres de Billancourt, au lieu de passer une heure chaque matin dans le métro pour venir de Saint-Denis ou de Pantin. Ses enfants et lui respireront un air plus pur et dormiront d'un sommeil plus calme, entourés de fraîcheur.

Les grands magasins du centre de Paris auront des succursales dans les plus lointaines banlieues, et des parcs immenses seront réservés aux automobiles des clients et clientes.

Les usines elles-mêmes n'hésiteront pas à s'installer plus loin des cités. Elles seront plus claires, plus vastes, plus accueillantes... comme Flins et Cléon... entourées de verdure, d'arbres et de fleurs.

Et tout ceci, grâce à l'automobile, moyen de transport individuel, qui permet d'aller sans perdre de temps de la maison à l'usine, au magasin, à l'heure qui vous convient.

Mais cette voiture elle-même, ressemblera-t-elle à celle d'aujourd'hui ?

Comment voyez-vous cette voiture de 1968 — votre voiture — ? Avec quel moteur ? Avec quelles formes de carrosserie ? Faites travailler un peu votre imagination pour nous dire comment vous la rêvez, et ce que vous attendez d'elle...



RÈGLEMENT DU

JEU-CONCOURS RENAULT-PILOTE

ART. 1. — Le Jeu-Concours RENAULT-PILOTE est ouvert à tous les lecteurs de *Pilote* âgés de moins de 16 ans au 1^{er} juin 1960.

ART. 2. — Pour participer au Jeu-Concours, les lecteurs de *Pilote* doivent se munir d'une documentation et d'une formule officielle de réponse. Seules les réponses établies sur la formule officielle seront valables. La documentation et les feuilles de réponse doivent être retirées chez le concessionnaire ou l'agent RENAULT le plus proche sur présentation d'un numéro de *Pilote*.

Le cachet du concessionnaire ou de l'agent RENAULT devra obligatoirement être apposé sur la feuille réponse.

ART. 3. — Une page spéciale consacrée au Jeu-Concours RENAULT paraîtra dans les numéros de *Pilote* des 9 juin, 30 juin, 7 juillet, 21 juillet, 11 août, 18 août, 1^{er} septembre. Chaque page comportera un bon spécial, l'un quelconque de ces bons devra être collé à l'emplacement prévu à cet effet sur le formulaire de réponse.

ART. 4. — Le jeu-concours comporte 4 parties, correspondant aux quatre volets de la feuille-réponse.

La première partie est un travail se rapportant à la forme de la Dauphine 1968 imaginée par le concurrent. La deuxième partie est un travail se rapportant à l'équipement et aux accessoires de la Dauphine 1968 imaginés par le concurrent.

La troisième partie est un travail se rapportant aux couleurs de la Dauphine 1968 imaginées par le concurrent.

La quatrième partie est une grille permettant de répondre aux questions qui auront été publiées dans les différentes pages de *Pilote* indiquées à l'article 3.

ART. 5. — Le classement sera effectué

par un jury composé d'Ingénieurs, de Stylistes, de Publicitaires et d'Artistes.

Le Jury attribuera des points, calculés sur un maximum de 100 pour chaque partie, c'est-à-dire de 400 pour l'ensemble du jeu-concours.

Le classement se fera simplement d'après le nombre total des points.

ART. 6. — En cas « d'ex aequo » dans les premiers Prix, une épreuve supplémentaire pourra être imposée par le Jury pour déterminer un classement absolu.

Le Jury aura également toute latitude, s'il le juge nécessaire, pour demander à un concurrent de participer à une épreuve probatoire supplémentaire.

ART. 7. — Tout concurrent peut envoyer plusieurs réponses (au maximum 3) en utilisant un bulletin-réponse complet.

ART. 8. — Tous les envois devront être postés, au plus tard, le samedi 10 septembre à minuit, la date du cachet de la poste faisant foi.

Les réponses devront être envoyées à l'adresse suivante : « JEU-CONCOURS RENAULT-PILOTE. Boîte Postale N° 198, PARIS (16^e) ».

Les envois insuffisamment affranchis seront refusés.

ART. 9. — La liste des Prix est publiée d'autre part dans ce numéro de *Pilote* et la liste des gagnants sera publiée dans un numéro de *Pilote* du mois d'octobre 1960.

ART. 10. — Les opérations de classement seront contrôlées par Maître Desagneaux, huissier à Paris.

ART. 11. — Les décisions du Jury sont sans appel et le seul fait de participer au Jeu-Concours implique l'acceptation du règlement.

En 1968 — quand vous aurez « votre » Dauphine — les autoroutes sillonneront notre pays, les hommes vivront de plus en plus au milieu d'espaces verts, comme vous l'explique M. Picard, et la photo ci-contre ne représentera plus une exception.

Mais en 1968, que sera votre Dauphine ?

Sans relâche des centaines d'ingénieurs, de techniciens et de stylistes travaillent dans le secret pour rendre nos voitures sans cesse plus confortables, plus économiques... et plus jolies !

Mais vous aussi, jeune pilote de 1960, vous avez sûrement des idées. Vous avez sûrement « rêvé » à ce que deviendra un jour la Dauphine, cette Dauphine qui, dans sa forme actuelle, est le plus beau succès de l'industrie automobile française dans le monde.

Nous vous proposons de vous amuser à l'imaginer avec nous. Vous ferez un travail passionnant et vous aurez peut-être la chance de gagner votre Dauphine ou l'un des 300 autres prix du jeu-concours.

Que faut-il faire ? C'est très simple. D'abord lire attentivement le règlement ci-dessous. Aller ensuite, en montrant ce numéro de « *Pilote* », chez le concessionnaire ou l'agent Renault le plus proche et lui demander la « documentation » spéciale Concours RENAULT-PILOTE.

Puis, bien entendu, lire très attentivement « *Pilote* » chaque semaine et particulièrement les numéros 36, 37, 39, 40, 42, 43 et 45.

A bientôt et bon travail.

Ce que vous pouvez gagner :

1^{er} PRIX

UNE
Dauphine
AEROSTABLE

du 2^e au 11^e Prix

10 DAUPHINES seront prêtées pendant toute la durée des vacances scolaires de Noël ou de Pâques.

Chacun des 10 gagnants partira avec « sa » DAUPHINE, la RÉGIE RENAULT ayant fait le plein d'essence au départ et assurant chaque véhicule et son équipage.



du 12^e au 31^e Prix

300 DAUPHINES « Record », splendides modèles réduits à construire.

Longueur du véhicule : 16 cm ; 64 pièces en matière plastique ; capots de moteur et de coffre à bagages ouvrants ; 4 personnages mobiles et amovibles ; enjoliveurs chromés ; roue avec axe métallique.

Ces maquettes sont remarquables pour leurs détails, leur fidélité rigoureuse et leur finition. Echelle 1/25.



JEU-CONCOURS RENAULT-PILOTE
BON N° 1

BON A DÉCOUPER ET A COLLER
SUR LE BULLETIN-RÉPONSE



Un aspect de l'installation complexe d'Ohlsson : elle compte 300 locomotives, 1 200 wagons. Quarante trains peuvent y circuler en même temps, sous la commande de 700 points de contrôle.



Plusieurs kilomètres de rails sillonnent des paysages étranges, passent sous des tunnels, franchissent des ponts, traversent des villes reconstituées dans le plus minutieux détail.



LES PLUS GRANDS DES PLUS PETITS TRAINS

A COPENHAGUE, vient d'avoir lieu une exposition qui présentait les plus grands, les plus beaux modèles de trains miniatures, avec accessoires et décors. Deux clubs de jeunes Danois l'avaient organisée et la palme est revenue à un Suédois, Ohlsson, ingénieur de son métier, qui a consacré plusieurs années à réunir tous les éléments de ce magnifique jouet pour grandes personnes.

Plusieurs nations étaient représentées à cette exposition car, dans le monde entier, des amateurs de tous âges et de toutes situations se passionnent pour la miniature ferroviaire. En France, citons, parmi les plus célèbres, Claude Luter (l'un de vos parrains, jeunes « Pilotes »), Jerry Mengo et Bernard Blier.

Pour moins complexe qu'elle soit, l'installation de Bernard Blier le passionne. Peu à peu, il la perfectionne. Lui aussi a conçu des paysages grandioses, des villages idylliques.



Avec une patience... que n'ont pas tous les chefs d'orchestre, Jerry Mengo assemble, met au point les modèles réduits perfectionnés de sa collection.



Votre parrain, Claude Luter, a reproduit les installations ferroviaires de la Nouvelle-Orléans, capitale du Jazz !



soyez modernes

Goûtez les Goûters PRIOR



secs ou trempés
ils sont
succulents
savoureux
nourissants
au petit déjeuner
au dessert
à l'école
au stade

PRIOR

Dans chaque paquet se trouvent les témoins du
Concours Collection PRIOR
doté de 25.000.000 de francs dont 11 voitures



C'est à Maurice Chauvet, ancien du No. 4 Commando, que nous devons illustrations et matière de cet article.

Emblèmes du No. 4 Commando et des « Operations combinées britanniques ». La devise dit : « Unis, nous conquérons. »

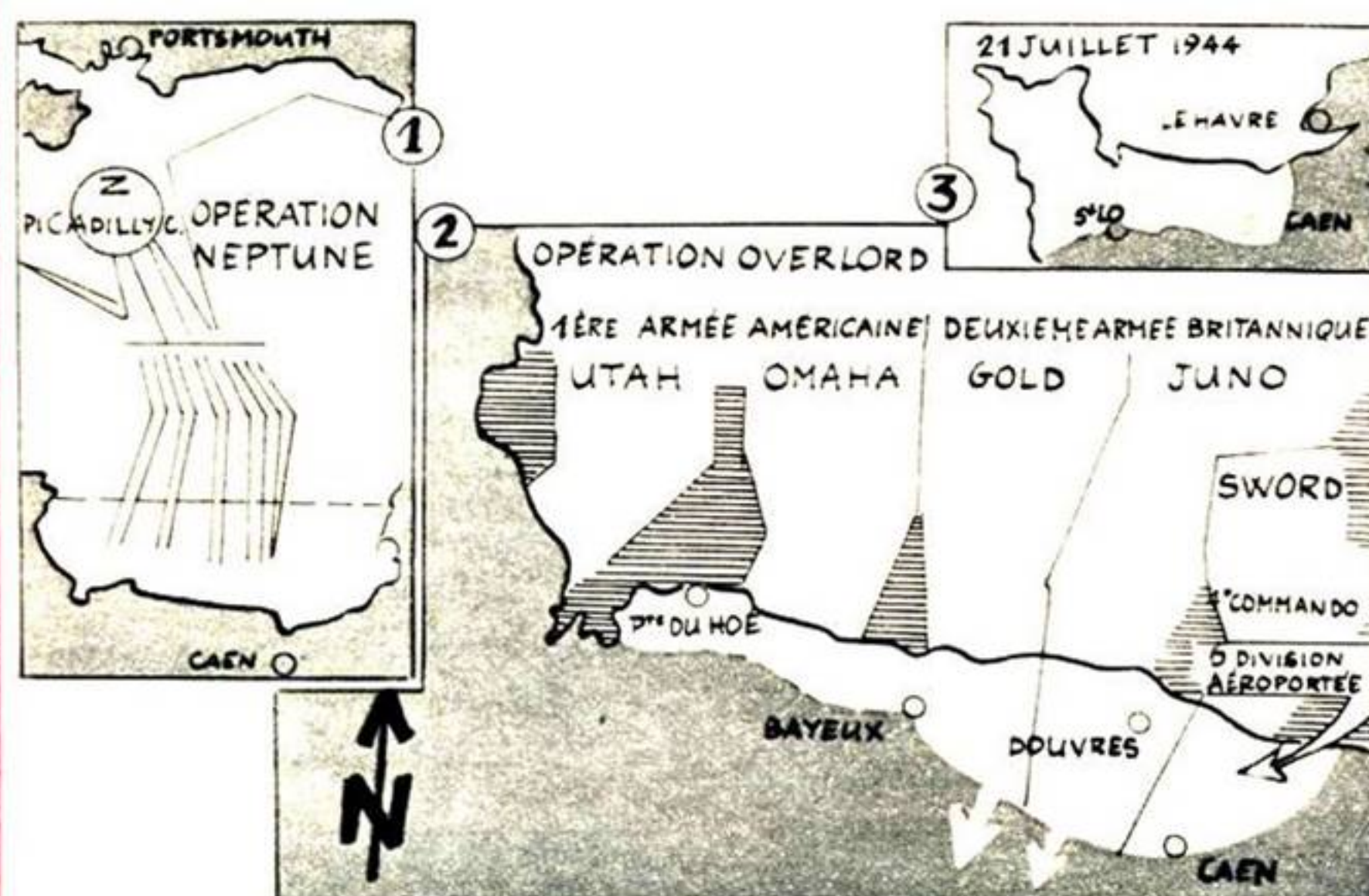
UN "BÉRET VERT" VOUS RACONTE LE JOUR "J"



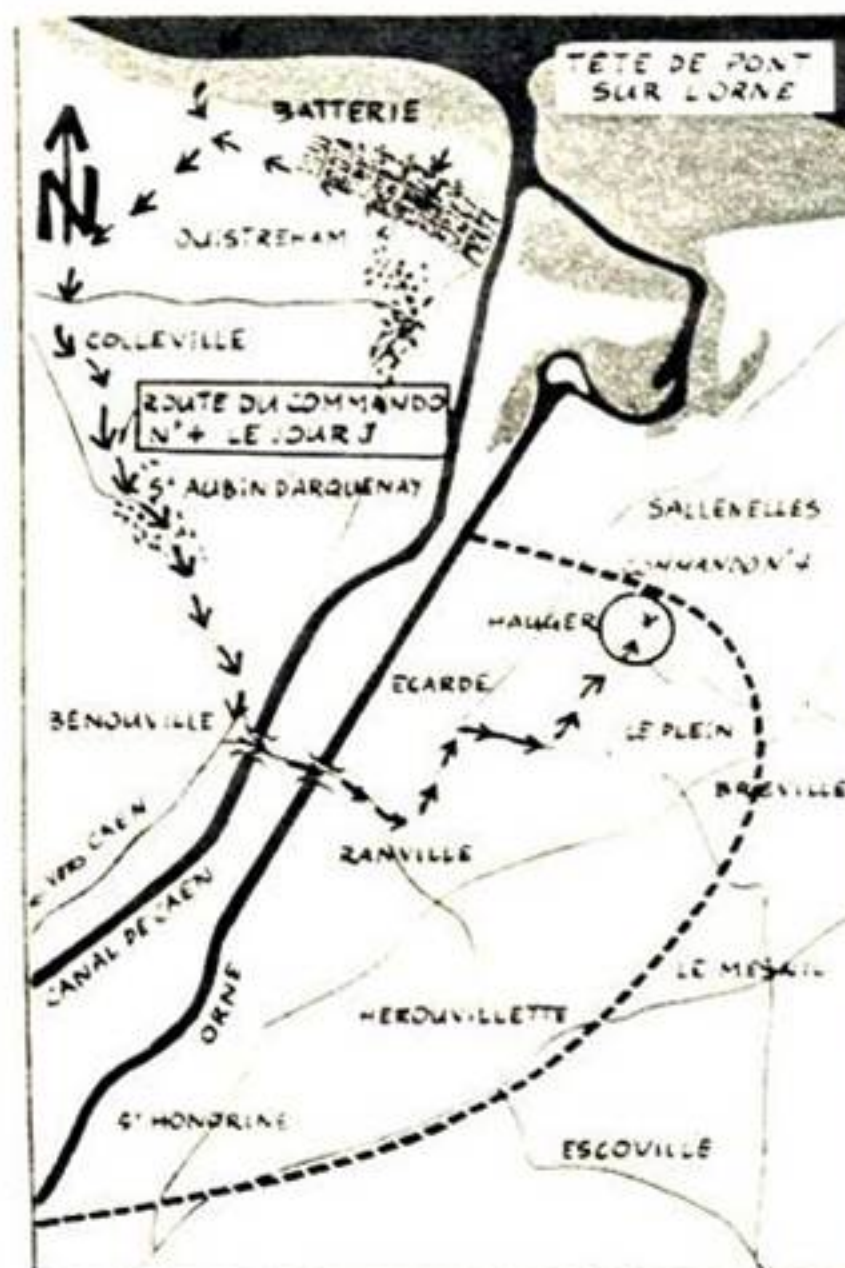
Dès octobre 1940, Churchill créa les « Forces Spéciales », volontaires pour les opérations de débarquement. Le nom de « Commandos » était en 1898 celui des Forces légères Boers.

LE 6 juin 1944, il y a de cela seize ans, les forces anglo-américaines prenaient pied sur le sol de France, quarante-huit mois après Dunkerque où le corps expéditionnaire anglais avait été obligé de rembarquer, emmenant avec lui quelques rescapés français (voir « Pilote » n° 31). La suite est connue : à partir des petites plages baptisées d'un nom de code, Utah, Omaha, etc., péniblement conquises le jour « J », une puissante offensive devait battre les forces hitlériennes en une avancée foudroyante à travers l'Europe. Cette campagne, qui changea la face du monde, ne fut possible que grâce à de très petits groupes d'hommes soigneusement entraînés qui constituèrent, dans les premières heures, le fer de lance des forces d'invasion. Ces troupes, « Commandos » britanniques ou « Rangers » américains, bien que popularisées par de nombreux livres ou films, restent mystérieuses et, en France, on ignore trop souvent qu'un Commando entièrement français, entraîné comme une unité britannique, prenait part à l'opération. En ces jours anniversaires, c'est cette poignée d'hommes formée par le commandant Philippe Kieffer que nous vous présentons pour symboliser, à travers elle, tous les héros alliés qui sont tombés sur le sol de nos plages.

Les commandos portaient tous le béret vert. Le bataillon français, composé de deux « troupes » et d'une section mitrailleuse, avait un insigne distinctif dessiné par Chauvet en 1943 : l'écu de bronze portant au centre le brick de l'aventure, surchargé d'un poignard et décoré d'une Croix de Lorraine (voir ci-dessus). Tous étaient volontaires et pouvaient quitter l'unité à tout moment. Les Français avaient eu leurs premiers morts à Dieppe et avaient participé à 10 raids pendant l'hiver 1943-1944, avant d'avoir l'honneur d'être choisis pour prendre part au débarquement.



(1) Carte de l'opération maritime : les forces basées dans le Sud de l'Angleterre la quittèrent en convois, se groupèrent au point « Z » et, tournant en rond (d'où le nom de Picadilly Circus), formèrent dix convois, tenant compte de la vitesse des divers bateaux et de la minute exacte où ils devaient arriver. (2) Plan d'origine de l'OPERATION OVERLORD. 5 000 bâtiments divers devaient amener 176 000 hommes sur cinq plages : UTAH et OMAHA (Américains), GOLD et SWORD (Britanniques), JUNO (Canadiens). Ce plan prévoyait la prise de Caen dès le premier jour, mais la défense côtière fut trop dure. Le 21 juillet (3), la bataille générale fut déclenchée, après la prise du Cotentin et de Caen.



Trajet du No. 4 Commando le 6 juin. Débarqué près de Ouistreham, il était le soir à Hauger (cercle), après avoir libéré Ouistreham et Colleville, selon le plan prévu. Figure par une ligne de pointillés, tête de pont approximative de la 6^e Division aéroportée.



Tenue des Commandos pendant les raids. Le bonnet de laine pouvait faire cagoule. Armement : mitrailleuse Thompson, calibre 45, grenades et poignards.



Commando en tenue le 5 juin 44. Beret vert, casque camouflé. Fusil anglais Lee-Enfield MK IV. Sur la poitrine, deux chargeurs de mitrailleuse rapide K-Gun.



Autre tenue de caporal Commando le 6 juin. Le sac à lui seul pesait 60 kg. Dague le long de la cuisse. Sur la poitrine, collier de cartouches.



Certaines opérations commandos semblent incroyables. Cela tient à la rigueur de l'entraînement, le « training », travail de chaque jour, dont la base était la distance de 7 miles (11 km) parcourue tout équipé, en moins d'une heure. Cet enseignement intensif était donné dans un camp spécial en Ecosse, où tous les exercices avaient lieu à balles réelles, et où la volonté était développée par des exercices qui allaient à la limite des forces physiques.



Pendant qu'on entraînait les hommes, le haut commandement étudiait, construisait et concentrait le matériel destiné à l'invasion. Tous les efforts tendaient à cette préparation du « D. DAY » (Jour J). Les civils ne s'étonnaient plus des manœuvres des tanks dans les rues calmes des petites cités. Chacun sentait que le grand moment approchait. Dès mai 44, une manœuvre de grand style, sorte de répétition générale, eut lieu sur un coin de côte écossaise. Puis les Commandos furent mis au secret pendant deux semaines : ils étudiaient sur plans et photos leurs futures opérations, mais sans savoir néanmoins où elles auraient lieu exactement ; les noms manquaient.

Signalons que de très nombreux souvenirs et éléments permettant de comprendre le D-DAY et son esprit sont conservés au Musée du Débarquement d'Arromanches (Calvados).



Pour le « Jour J », les Français furent intégrés au No. 4 Commando, rattaché à la 1^{re} S.S. (Special Service), Brigade commandée par Lord Lovat, glorieux combattant de Dieppe où il avait attaqué la batterie de Varangeville. Le voici derrière le général Laycock, chef des Opérations Combinées.



Puis ce fut l'embarquement, sur trois L.C.I.S. (barges d'infanterie), où, entassés dans les postes, les commandos ouvrirent les enveloppes contenant cartes, plans d'assaut et vœux de réussite signés du commandant en chef : Montgomery. Sur les ponts, les chars D.D. Quand ils roulaient sur les fonds, une grande jupe de toile isolait les servants.



Quand l'aube parut, le temps était gris et la mer, assez dure, était couverte à perte de vue, de bateaux étranges. Dans le ciel planaient les « saucisses », ballons captifs de défense contre avion. Au loin, des explosions, des lueurs rouge cerise, départs ou arrivées d'obus et de bombes. A l'heure H moins 20, les barges lance-rockets ouvrirent le feu. Le bruit devint assourdissant. Les troupes anglaises du

No. 4 Commando étaient dans des embarcations plus petites, et le colonel Dawson salua de la main ses troupes françaises, en passant. Il était H moins dix minutes, lorsque notre artillerie cessa le tir, et les défenses allemandes ouvrirent le feu. Les dernières minutes passèrent très vite. Nos barges talonnèrent la terre entre les pieux de défense allemande, couronnés de mines ou d'obus ; il était alors 7 h 50.



Prises sous le tir violent de mitrailleuses et de pièces de 75 mm qui tiraient à vue de 150 mètres environ, les passerelles furent poussées, et les Français se mirent à descendre le plus vite possible. Sur une barge touchée d'un coup au but, mourut le S/M Dumanoir, ancien de Dieppe. D'autres échelles tombèrent. Tous les officiers de la Troupe I furent blessés par un obus de mortier. Nous avions de l'eau jusqu'à la ceinture ; puis la plage fut traversée sous le feu. Beaucoup d'entre nous tombèrent au pied des dunes ; un réseau de barbelés stoppa l'avance quelques instants.

Tandis qu'une mitrailleuse tirait sur la gauche, le sergent Thubé mena une brèche à la pince, et nous passâmes en file indienne. Nous devions nous regrouper dans les vestiges d'une colonie de vacances, en face de nous. Il y avait environ 75 mètres à parcourir ; deux ou trois autres brèches furent ouvertes, et la brigade atteignit son lieu de rassemblement. Les troupes qui nous suivaient découvrirent que nous avions traversé un champ de mines, sans en avoir fait détoner une seule, alors qu'elles-mêmes laissèrent de nombreux morts et blessés.



Les sacs déposés, le No. 4 Commando prit le pas de course pour attaquer Ouistreham, son premier objectif, en suivant le plus possible la côte. Nous étions derrière les défenses côtières allemandes, et seul un tir d'armes d'infanterie nous poursuivait. Les premiers chars débarqués nous rattrapèrent dans la ville, devant le mur d'une villa isolée. Les troupes anglaises portaient au pas de course vers le port. La Troupe I prit à revers le Casino où les Allemands avaient établi un blockhaus. Vers 11 h du matin tout était fini : Ouistreham était libérée.



Des colonnes de prisonniers, où étaient mélangés Allemands, Italiens et Russes, arrivaient de tous côtés, partant sur l'Angleterre. Notre infanterie occupa le terrain conquis. Les civils fumaient leurs premières cigarettes anglaises. Les blessés furent ramassés et nous revînmes aux baraques où nos sacs avaient été déposés. La plage, entre-temps, avait été organisée, et ceux qui nous suivirent débarquèrent sans opposition. En longues colonnes, les commandos s'enfoncèrent dans les terres, harcelés par les tireurs isolés allemands dispersés dans la campagne.



A 16 h, les Commandos rejoignaient les parachutistes du 6th Airborne, à Benouville. A 19 h 30, ce qui restait de la 1^{re} S.S. Brigade s'organisait en positions défensives à Amfreville. Que reste-t-il de tous ces exploits ? Un petit monument dans le village d'Amfreville, où une croix est fixée sur un « cairn » composé d'autant de pierres que le No. 4 Commando franco-britannique comptait d'hommes le 6 juin 1944.



La 1^{re} S.S. Brigade se composait de 4 500 hommes le 6 juin au matin. Le 7 septembre, à son rembarquement pour la Grande-Bretagne, 680 hommes seulement furent rapatriés. Ainsi se paie la victoire. Chaque année, quelques survivants viennent à Ouistreham, le 6 juin, et se souviennent du temps où, à la tête de la plus importante opération amphibie jamais organisée, ils reprenaient pied sur le sol de France pour le libérer. Cette photo a été prise en 1954. Le maréchal Montgomery et le général Gale, qui commandait le 6th Airborne, ont posé au milieu des commandos français. (La croix indique Chauvet.)

A nos lecteurs qui s'intéresseraient aux Commandos français, nous recommandons, du commandant Philippe Kieffer, « Bérêt vert », et sur les opérations de Dieppe, St-Nazaire et Bordeaux, « Raids sur Mer » et « Commandos dans la Gironde » de l'amiral Leportier, tous parus aux Editions « France-Empire ».

JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Pour éclaircir le mystère des ruines de Pierrenoire, Jacques Le Gall veut y passer la nuit.

contre



DUKE ELLINGTON :
40 ans de triomphes !par
SACHA DISTEL

PUISQUE je vous parle des « géants du jazz », après Béchét, Fats Waller, Mezz Mezzrow, Django Reinhardt, King Oliver et Louis Armstrong, voici Duke Ellington.

Mon instrument, ce n'est pas le piano, c'est l'orchestre tout entier, dit-il lui-même. Mais comme presque tous les enfants, il a commencé par pianoter. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, son surnom de « Duke » ne lui est pas venu de ses premières armes glorieuses du jazz. En fait, c'est un nom qu'un petit copain lui a donné quand il avait six ans... et qui a grandi avec lui.

Comme ses compagnons d'infortune, Duke, fils d'un artisan, a fait tous les métiers, y compris celui de barman. C'est pourquoi il a baptisé sa première composition : « Soda Fountain Rag ». Et sa première chance, c'est encore à la boisson qu'il la doit : le pianiste d'un cabaret qui s'appelait « Le Caniche » avait bu tant de whiskies qu'il s'écroula sur son clavier, ivre-mort. Duke était dans la salle. Il le remplaça au pied levé. Bientôt, avec des amis, il forma un petit orchestre amateur, les « Washingtonians ».

Avec son trompette Bubber Miley, Duke partit à la conquête de New York. Bubber était hanté par les spirituals entendus dans l'église de son enfance. Il imagina, en guise

de sourdine, de boucher le pavillon de sa trompette avec une ventouse de caoutchouc dont les plombiers se servaient pour déboucher les évier. Le résultat fut surprenant : cela donnait une sorte de note modifiée qui imposa bientôt un nouveau style, le « style oua-oua ». Miley fut aussi compositeur et donna notamment la célèbre « Black and Tan Fantasy ». Avec Bubber et un autre spécialiste en « oua-oua », Tricky Sam, que personne n'égalait dans les blues lents, Duke fit ses débuts au Cotton Club de New York.

L'ORCHESTRE DES « CRACKS »

Depuis cette période héroïque, faire partie de l'orchestre de Duke a toujours été un honneur, une consécration. En 1930, on le trouve au Fulton Theatre avec Maurice Chevalier ; en 1933, c'est la première tournée européenne et le triomphe à Londres et Paris. En 1940, il n'enregistre pas moins de cinquante-six morceaux, tous considérés comme des chefs-d'œuvre. En 1943, c'est le triomphe en quelque sorte académique et l'entrée d'Ellington au fameux Carnegie Hall pour un premier concert. Les meilleurs solistes le rejoignent dans sa formation : Rex Stewart, Johnny Hodges, Pettiford.

Cela va faire quarante années que la vie de Duke est une suite presque ininterrompue de succès : tournées autour du monde, concerts dans les plus grandes salles, émissions de radio et de télévision, films, enregistrements de plus de 1 500 faces de disques. Quel que soit le disque de Duke que vous mettez sur votre pick-up, ce qui est sûr c'est qu'au même moment, quelque part dans le monde, il y a un autre fervent d'Ellington qui écoute, apprécie en fermant les yeux...

Et ce fervent, c'est souvent moi, je l'avoue.

Sacha Distel

NDLR. — Dans la très nombreuse discographie d'Ellington, signalons les anciens enregistrements « repiqués » en 33 tours (RCA 130236), Philips 45 tours 429381 BE, Ellington 55 (chez Capitol). Historiquement speaking, the Duke (London 15029) Ellington et Ella Fitzgerald (Barclay 80102), avec le Cotton Club (Vogue CVM 40004).



Chers amis lecteurs de « Pilote ».

Nous recevons chaque semaine de nombreuses lettres de lecteurs dont le rêve serait d'adopter un petit singe. Bien que nous publions la plupart de ces demandes, il est peu probable qu'elles soient exaucées, car les singes en captivité sont encore bien rares en France, heureusement ! Leur place n'est pas dans un appartement, ni même dans une maison de campagne, mais dans les grandes forêts tropicales, où ils vivent en famille.



Pensez, du reste, qu'on n'adopte pas un animal sans avoir bien réfléchi à l'avance et sans avoir songé à tous les problèmes qu'il posera ensuite. Si tous ceux d'entre vous qui nous demandent un petit singe le recevaient tout à coup, combien sauraient déjà où et comment l'installer, que lui donner à manger, etc. ? Et combien d'entre vous savent que le singe est très réceptif à toutes nos maladies contagieuses ?

Je ferai toujours de mon mieux pour satisfaire vos désirs, dans la mesure où vous désirerez le bien de nos petits compagnons. Mais ne me demandez pas l'impossible. Vous qui aimez les bêtes, n'oubliez pas de vous inscrire au « Club du Jeune Ami des Animaux » (fondé et dirigé uniquement par des enfants, pour des enfants et... pour des bêtes). Pour cela, écrivez à « Jean-Paul », aux bons soins de « Pilote », 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e). Vous recevrez en échange votre carte et toute la documentation concernant le club.

Bien amicalement à tous.

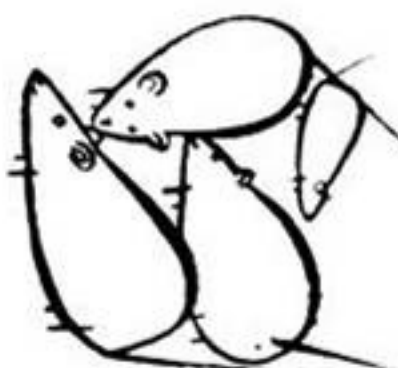
Jean-Paul

S.O.S. ENTENDU

Annick Peigné, à Cherbourg (Manche) : « Je t'écrit pour savoir si je pourrais avoir le petit chien noir de l'annonce n° 18... Si tu ne pouvais pas me l'envoyer, je te demanderais celui de l'annonce n° 22, s'il est de couleur foncée et propre... Un beau coussin l'attend déjà ; il sera bien caressé par tous mes frères et sœurs (6 !). »



NOUVEAUX S.O.S.



N° 27. — André Legoux, à Villefranche-sur-Saône (Rhône) : « Je désirerais placer six jeunes souris blanches et, si possible, près de Villefranche. J'échangerais ces animaux contre des oiseaux... »

N° 28. — Gilles et Sylvie Noël, à Orléans (Loiret) : « Habitant dans un îlot où l'on interdit maintenant les chiens et les chats, nous ne pouvons malgré tout pas tuer notre petite chatte. Elle va avoir deux ans, elle est blanche et grise, très propre et très câssante. Nous la donnerions là où elle serait heureuse, dans la région d'Orléans... »

N° 29. — Mme De Marque, au Perreux (Seine) : « Une petite chatte noire angora, 3 ans 1/2, très gentille, habituée à un jardin, bonne santé, sera piquée ces jours-ci si personne ne peut l'adopter. Téléphoner d'urgence à TRE. 15-22. »

ON NOUS DEMANDE...

...Toujours des singes ! Mais lisez la lettre de Jean-Paul, en tête de cette rubrique, Camille Gouju, Jean-Claude Toussaint, Jean-Camille Paillard, Jean-Claude Beruël, François Pelhier, Robert Pernet, et essayez de formuler des demandes un peu plus réalisables. Ne prenez pas exemple sur...



N° D 14. — René Michot, à Nevers (Nièvre) : « Voudrais-tu m'envoyer un petit lion le plus tôt possible ? » (!!!).

N° D 15. — Gilles Lemaire, à Presles (Seine-et-Oise) : « Je désire avoir un petit chien berger allemand à élever pour jouer avec lui... »

VIVE LE « CLUB 100 » !

C'EST rue Saint-André-des-Arts, à Paris, près du boulevard Saint-Michel, en plein quartier des Ecoles, que se réunit le « Club 100 ». Non, ce n'est pas celui (fort sympathique aussi, du reste) qui groupe les gens dont le poids dépasse le quintal, mais le « Club 100 », tout bonnement, c'est notre centième club « Pilote ». Eh oui ! Chers amis, votre journal qui, pourtant, n'a pas encore un an d'existence, est fier d'avoir vu, déjà, dans toute la France, des centaines de lecteurs devenus des amis, se rassembler spontanément pour commenter le dernier numéro (le critiquer amicalement, aussi, bien sûr), déjouer en commun les pièges des mots croisés et des enquêtes de Robillard, pour « décortiquer » les détails du Pilorama ou résoudre les problèmes des épreuves du Carnet de Bord.

Cent clubs officiellement déclarés, c'est pour nous une étape, en même temps qu'une grande joie et qu'un immense encouragement. Et nous n'avons pas voulu laisser passer cette naissance sans aller rendre visite à ce nouvel arrivant.

Nous trouvons le président, Patrick Jarreau, en pleine réunion.

Très solennel, il nous présente aux membres du club et reprend la séance en notre présence. Le voilà monté sur un escabeau afin de mieux dominer la discussion. C'est maintenant une véritable conférence de presse qui commence et c'est au tour de nos reporters d'être, comme on dit, sur la sellette ! Chacun à son tour, les membres du club du 6^e arrondissement posent des questions ; d'ailleurs nous allons les relater presque mot à mot, ainsi que les réponses des représentants de « Pilote », car vous allez voir qu'elles comprennent tout ce qui peut intéresser les quatre-vingt-dix-neuf autres clubs déjà formés ou les centaines d'autres qui, votre courrier nous le prouve, sont un peu partout en formation.

A tout seigneur, tout honneur, Patrick pose la première question :

Vous avez fait paraître dans « Pilote », semaine après semaine, les nouveaux clubs, ne pourrions-nous pas... (Dieu que ce président parle bien !) ... avoir la liste complète de ces clubs en une seule fois ?

REPONSE « PILOTE » : « Cette liste, vous allez en effet la recevoir dans la quinzaine à venir, tout comme vous aurez régulièrement les listes suivantes. Nos services prévoient, en effet, d'adresser à tous les clubs, chaque mois par exemple, non seulement les listes de clubs qui vous permettront de correspondre entre vous, de mieux vous connaître ou même de vous amuser (en vous envoyant les uns les autres des messages en hiéroglyphes par exemple), mais aussi un petit bulletin d'informations des clubs qui vous révélera ce que réalisent les autres clubs, donc vous aidera à faire progresser le vôtre en mettant en pratique toutes les bonnes idées nées de-ci de-là dans les clubs « Pilote ».

C'est maintenant au tour de Richard (les noms des membres figurent sur des cartons posés sur la table), le secrétaire du club, de poser sa question :

Combien de membres doit compter un club ?

Cette question semble également convenir à Raoul qui, à l'autre bout de la table, approuve de la tête.

REPONSE « PILOTE » : « Dans un prochain numéro de « Pilote » figureront les papiers officiels des clubs, en particulier les statuts qui justement vous donneront toutes précisions à ce sujet. »

Gérard voudrait dire quelque chose, mais comme il hésite, le président pose à sa place une (seconde) question :

A propos de la Fête des Mères, vous



Une réunion du « Club 100 ». Une intervention de Gérard, qui domine nettement la situation, est très applaudie. Pour rétablir l'ordre, en guise de sonnette, le président tape avec une cuillère sur une casserole.

avez parlé, dans « Pilote » d'une grande compétition interclubs... Ça s'appelait...

Patrick a une défaillance : du coup, en parfait lecteur de « Pilote », Gérard prend sa revanche en venant à la rescousse :

Oui, c'est le ruban bleu des clubs...

Patrick enchaîne :

Est-ce qu'on pourra le faire, nous, ce ruban bleu ?...

REPONSE « PILOTE » : « Pourquoi n'êtes-vous pas déjà sur les rangs ? A l'occasion de la Fête des mamans, nous avions demandé aux clubs existant déjà de réaliser quelque chose de formidable, afin de disputer la finale du ruban bleu... »

Patrick : — Oui, mais le ruban bleu, qu'est-ce que c'est au juste ?

REPONSE « PILOTE » : « Un véritable ruban de couleur bleue qui sera confié justement à ce club qui aura réalisé la chose la plus formidable, comme on confie le maillot jaune du Tour de France au meilleur coureur.

Le dénommé Thetiot (un grand gaillard, même assis !) intervient alors...

Si on n'a rien fait pour la Fête des Mères, alors on l'aura jamais, nous, le ruban bleu...

Désappointement général ! Heureusement, nos représentants vont montrer que tout n'est pas perdu, loin de là !

REPONSE « PILOTE » : « On vous a parlé du maillot jaune. Il se perd, ce maillot jaune. Le ruban bleu, ce sera pareil, vous aurez mille occasions de le ravir à celui qui le détient... »

Sourire général : la confiance est revenue.

Tout l'après-midi, nos représentants seraient restés pour répondre à ces pilotes intarissables, mais il y avait justement cette page à rédiger afin de donner des indications — les plus précises possibles — à tous ces clubs « Pilote » qui, maintenant, vivent un peu partout à l'image de ce si sympathique « Club 100 ». Nos reporters ont quitté Patrick et ses camarades non sans avoir crié avec eux sur le palier :

« VIVE LE CLUB 100 ! »

J. DONGUES.

SOLUTIONS DES JEUX DES P. 18-19

TOP ! TOTEM.

1^{er} COUP : le piéton rouge 25 va au 26 et dit : « Top ! » Obligé de le prendre, le piéton blanc 33 l'élimine et va au 19.

2^e COUP : le cavalier rouge 64 va au 56 et prend, successivement, les piétons blancs 47 et 31 et va en 24. Puis, à son tour, le piéton rouge 10 prend successivement les piétons blancs 19 et 37, le cavalier blanc 53 et le piéton blanc 51 avant d'aller se placer en 42.

Tous les piétons blancs sont éliminés : les Indiens du camp rouge de Bison-Ardent ont gagné en deux coups effectifs. Pour marquer 30 points, ils n'ont plus qu'à pousser le piéton 42 dans l'enceinte sacrée du Totem où il rejoindra le 45.

LES VACANCES
D'ALFRED-LE-JOUFFLU

Entre le premier et le dernier dessin (donc entre le départ et le retour d'Alfred), le téléphone a bougé. Ainsi Alfred ment : il n'est pas toujours resté à la campagne et il a dû « rendre visite » à la bijouterie cambriolée.

RENDEZ A CESAR...

Vont ensemble 1-F, 2-D, 3-B, 4-A, 5-C et 6-E. C'est-à-dire : l'agent et le sifflet à roulette, le garde républicain et le sabre, l'académicien et l'épée, le juge et les balances de la Justice, l'amiral et la longue-vue, et, enfin, le scout et son sifflet rond à deux tons.

MOTS CROISES

HORIZONTALEMENT : I. Caraïbes. — II. Ur. — III. Ré. — IV. Scoliose. — V. Solutions. — VI. Daguet. — VII. IB. — VIII. Rodolphe. — IX. Seine. — Eté. **VERTICALEMENT :** 1. Chasseurs. — 2. CO. — Oe. — 3. OL. — Di. — 4. AU. — Ludion. — 5. Irritable. — 6. OIG. — 7. Souche. — 8. Sirène. — Et. — 9. II. — Ste.

POUR DEMANDER VOTRE « CARNET DE BORD »

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

Pilote

Sté Nlle D'EXPLOITATION
DU JOURNAL PILOTE

Rédaction et Administration :

30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél. : CENTral 19-10 - CENTral 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE

Directeur général : J. HEBRARD

Rédacteur en chef : R. JOLY

Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY

Directeur artistique : J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

| France et Communauté française | Étranger |
|--------------------------------|----------|
| 3 mois... 9,80 NF | 11,00 NF |
| 6 mois... 19,00 NF | 21,60 NF |
| 1 an... 36,40 NF | 41,60 NF |

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

« SIREP », 35, avenue Wolvendael,
BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

| | |
|-------------|--------|
| 6 mois..... | 216 FB |
| 1 an..... | 416 FB |

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents non utilisés.

Publicité : ÉDIFRANCE,

30, rue Notre-Dame-

des-Victoires,

Paris (2^e).

CENTral 12-75,

13-30, 16-99.

BREVET DE
« PILOTE »

33

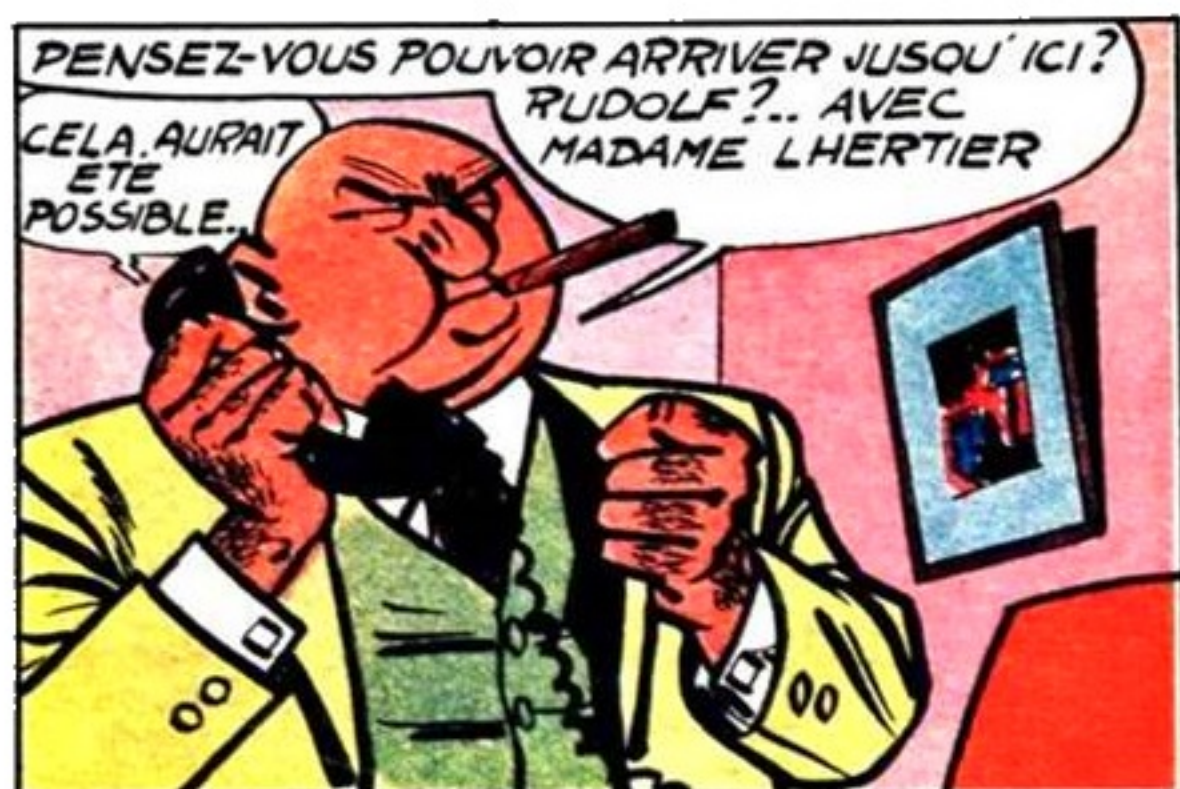


ÇA VA BOUILLIR

par St JULIEN
et TILLIEUX

RESUME. — Le Tonneau a chargé Rudolf Muller d'enlever Yolande Lhertier, tandis qu'il emmenait Edith Jean-son, coupable de l'avoir trahi, dans sa villa de Vichy.

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



Pilote

N° 34
16 JUIN 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique 8 Fr. B.

H. BDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

EXCLUSIF

24 HEURES A MEKNÈS comme si vous étiez PILOTE DE CHASSE



A VINCENNES

c'était la grande fête des "CARNETS DE BORD"



Jean Dongues interviewe Maurice Herzog, Haut-Commissaire à la Jeunesse et aux Sports.



Les lecteurs de « Pilote », Carnet de Bord en main, attendent l'ouverture des portes.



Devenons quelques instants policier motorisé.



Ou bien — pourquoi pas ? — grand Sachem.

LA Grande Kermesse de Paris a tenu ses promesses ! Durant trois jours, des milliers de jeunes ont pu s'y distraire en applaudissant les attractions les plus diverses, des dix meilleurs orchestres de Paris, aux joueurs de cornemuse du Gordon Highlanders, en passant par le cinéma sur écran géant en plein air et le stand des grands explorateurs. Les détenteurs du Carnet de Bord-Pilote sont entrés gratuitement à la fête sur simple présentation de cette pièce. Ils n'ont pas été les moins ardents à profiter de l'occasion qui leur était offerte de rencontrer leurs parrains Bertrand Flornoy et Claude Luter ; ils se sont documentés sur le Far West en interviewant, devant le tipi du stand « Pilote », les Peaux-Rouges du club Wacamba ou les cow-boys de l'orchestre des Westerners ; ils ont assisté, sur la piste Karting-Pilote, à la compétition des chefs d'orchestre (Bravo, Claude Luter, bon premier !), roulant, et à quelle allure, sur les SUPER-KARTS DANIELI. Et, comme Radio-Luxembourg avait planté ses studios en pleine kermesse, ils ont pu approcher ses animateurs et admirer les prouesses de ses techniciens.



Ou pilote de « Kart » avec Claude Luter.

N'OUBLIEZ PAS (non plus) LA FÊTE DES PÈRES



CHAQUE année, au mois de juin, le « Père le plus méritant de France », désigné par le jury de la Fête des Pères, reçoit un prix de 10 000 NF. Cette année, c'est à M. Georges Damloup qu'il a été décerné. A la mort de sa femme, M. Damloup est resté seul avec cinq enfants. Au lieu de se décourager, il s'est fait leur mère en même temps que leur père : de un an à douze ans, il les élève tous, travaille à l'usine, fait le ménage, la lessive, le repassage, la cuisine... et le jardinage (notre photo, avec Jean-Pierre, 12 ans, et André, 6 ans). Il y a de par le monde, des centaines de pères prêts à se dévouer pour leur « nichée ». Vous avez récemment fêté vos mamans. N'oubliez pas, ce prochain dimanche 19 juin, d'avoir une attention gentille pour votre papa. Un papa, c'est bien précieux aussi !

EXTRAORDINAIRE bienfait de la GYMNASTIQUE DES YEUX : VOIR NET sans lunettes. Le traitement facile que chacun peut faire chez soi rend rapidement aux MYOPIES et PRESBYTES une vue normale. La documentation avec références vous sera envoyée gratuitement en écrivant à « O.O.O. » P. 7, rue de Bosnie, 73 et 75, BRUXELLES. Résultat toujours surprenant, souvent rapide. Décidez-vous, puisque c'est gratuit.

DANS NOTRE COURRIER

ILS SONT CONTRE

De M. Osmont, agriculteur, 53, boulevard Modeste-Leroy, Evreux (Eure). « Votre article du dernier numéro de « Pilote », relatif à la chasse à courre, m'a fort intéressé et plu, d'autant mieux que j'ai vu de près la prise d'un cerf en forêt de Beaumont-le-Roger (Eure). Il y a bientôt soixante-dix ans de cela, et toute ma vie j'en suis resté horrifié et indigné. C'est vous dire combien j'approuve votre initiative, et dès maintenant, vous avez ma signature et celle de ma femme. »

Merci, cher monsieur, de ce précieux encouragement. Les signatures nous parviennent de partout. Rappelons que nos lecteurs ont jusqu'au 1^{er} juillet pour nous faire parvenir leurs listes de pétitions. Des abonnements d'un an viendront remercier de leur dévouement les dix lecteurs qui auront accumulé le plus de signatures. Et puis, nous continuerons l'action dont nous avons déjà parlé, et dont nous vous parlerons encore !

PAN SUR LES DOIGTS

De M. J.-C. Pietra, 58, bd Tellène, à Marseille (7^e) (B.-du-R.).

« Je lis « Pilote » depuis le premier numéro. Ce journal est très intéressant. Mais dans le dernier numéro, c'est-à-dire le n° 32, je crois que vous avez fait une erreur à propos de l'énigme de l'inspecteur Robillard dont le titre est « Enquête nocturne ». Les billets que l'on voit sur la table, chez « Dédé-le-Dur » sont des billets surchargés, et ceux-ci ont été mis en circulation bien avant le 1^{er} janvier 1960. Ceux qui ont été mis en circulation le 1^{er} janvier 1960 sont les nouveaux billets définitifs dont l'inscription, par exemple, 50 NF, est marquée à la même place que les anciens billets de 5 000 F. Ceux qui sont surchargés ont la surcharge en rouge au milieu du billet, ce qui est le cas sur le dessin. Donc, je pense que l'énigme est erronée. »

C'est hélas vrai ! Nous n'avons aucune excuse. Seulement une consolation : faute avouée est à moitié pardonnée.

LE PRIX DE L'EXACTITUDE

Le prix parisien du Concours national de l'Exactitude, organisé par « L'Elite » des horlogers-bijoutiers de France a été remis au jeune Jean-Pierre Lassolette, jeune Parisien de dix ans qui demeure 1, rue André-Bréchet, dans le 17^e arrondissement. Parmi le jury figuraient MM. Henri Chauchard, président de la Fédération nationale des Horlogers-Bijoutiers-Joailliers-Orfèvres, Jean Hébrard, directeur général de notre « Pilote », Labesse, secrétaire général de l'Office central de la Coopération à l'école, André Labarthe, directeur de la revue « Constellation », Jean Minjoz, maire de Besançon, et Frappat, inspecteur de l'Enseignement primaire libre, désigné par l'archevêché de Paris.

TROP DE GUERRES !

De Jean-Luc Palierne, 24, rue A.-Lucas, Argenteuil (S.-et-O.).

« Je trouve qu'il y a beaucoup, beaucoup de piloramas sur la guerre (ou tout simplement des histoires de guerre). Par contre, les barrages, un studio de cinéma, l'or noir, X 15, Brasilia, le Grand Cirque de France, les Pyramides, voilà de bons piloramas. Et puis, pensez un peu à la nature, aux insectes, aux fleurs, aux arbres, aux plantes. »

« Je vous félicite aussi pour toutes vos histoires. Elles sont toutes « sensass ». »

MUSIQUE ET PEINTURE

De J. Bouchez, 56, rue de la Tranchée, à Poitiers (Vienne).

« Je pense qu'un journal aux aspects aussi variés et vivants doit se tourner aussi vers la musique et la peinture, si négligées généralement en France, et qui sont deux trésors de l'enfance. Vous pouvez faire beaucoup sur ce point en usant de votre esprit et de vos méthodes sans rien devoir à l'Académie scolaire. »

Le débat est ouvert. Qu'en pensent nos lecteurs ?

DES GALERIENS

De A. Bara, « Lou Seden », 9, rue des Bergers, Marseille (6^e).

« A la suite de la parution, dans le n° 31 du journal « Pilote », de vos dessins et articles consacrés aux galeries, je me permets, en vous présentant toutes mes félicitations pour l'intérêt exceptionnel de ces deux documents, de vous communiquer quelques détails que vous ignorez peut-être... »

« ...A Marseille, en 1713, les galériens avaient permission d'édifier sur les quais, entre le quartier Saint-Jean et l'hôtel de Ville, des baraques de planches où ils se livraient à mille industries curieuses (écrivains publics, magiciens, rebouteurs, savetiers, etc.)... »

GARE A LA PUBLICITE !

De P. Duray (sans adresse).

« Voilà déjà bientôt trois mois que je suis devenu un lecteur assidu de « Pilote », jamais un journal de jeunes ne m'avait tant intéressé. Si le vôtre m'a tant intéressé, je crois surtout que c'est parce que « Pilote » est un journal d'information. Mais, j'ai peur qu'un jour, la publicité ne vienne occuper trop de pages dans votre journal. »

Rassurez-vous. Tant que « Pilote » n'augmentera pas son nombre de pages, la publicité ne dépassera jamais la surface actuelle. Mais elle nous permettra un jour de vous offrir un plus grand nombre de pages rédactionnelles.

UN AMI POETE

De Jean-Pierre Desvignes, 7, cité Véron, Paris (18^e).

« Je m'intéresse beaucoup à votre journal qui est vraiment très bien. En joignant mes bons pour le carnet de bord « Pilote », j'espère qu'il n'est pas trop tard. Je vous suggère un concours où il serait question de faire un poème sur les personnages de « Pilote » ; voici le mien : »

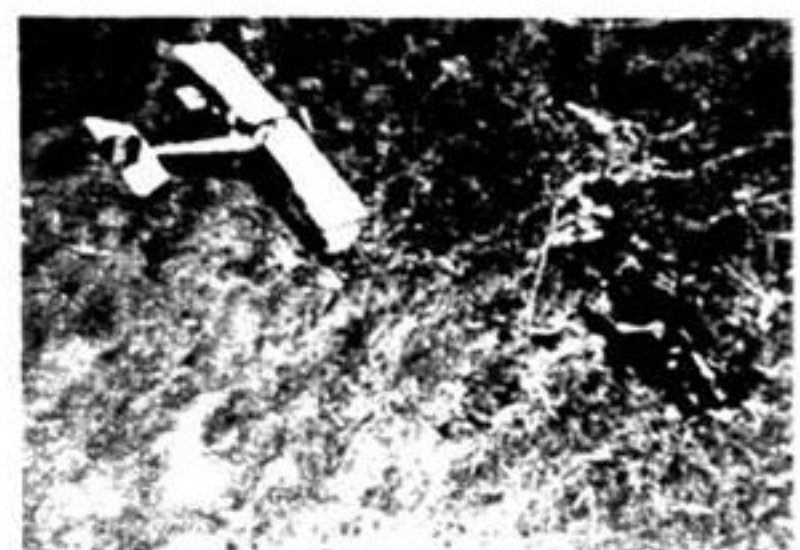
C'est « Pilote » le journal des champions. Où nous devons imiter Champollion. Nous vivons les aventures d'Astérix. Et nous aimons le druide Panoramix. Nous admirons l'audace de Soupolet. Et nous rions avec son perroquet. Nous tremblons avec l'intrépide Tanguy. Nous avons peur de le voir au « tapis ». Nous aimons bien les Piloramas. Ainsi que les récits de Nicolas. « Pilote », et ses histoires, en général. Ont fait de lui notre meilleur journal.

COMBAT SUR L'HERBE

De Michel Tripiet, 72, rue André-Anguille, Saint-Pierre-des-Corps (I.-et-L.).

« Faisant suite à votre intéressant article sur Joseph Frantz, qui remporta, en 1914, la première victoire aérienne, je me permets de vous envoyer un « montage photographique » que j'ai réalisé grâce à deux maquettes-plastique (Nieuport poursuivant un Fokker crachant une épaisse fumée — coton hydrophile !) que j'ai suspendues à des fils dans mon jardin. Bien que n'étant pas parfait, je crois que l'impression générale de ce « cliché aérien » fait assez réaliste. »

Bravo ! Michel Tripiet. C'est là du beau travail.



Les photos qui illustrent ce numéro sont dues à : A.D.P., Roughol, René Pari, Associated Press, Agip, Presse Sports, Atlantic Press, Sa tour, Zalewski, Holmes, Radio-Luxembourg.

VIVENT LES VACANCES

Bientôt les vacances. Vous aimerez peut-être emporter (pourquoi pas sur la vitre arrière de la voiture de papa) vos deux Gaulois préférés. Astérix et Obélix, réalisés en latex armé et qui sont en vente chez tous les bons libraires et marchands de journaux aux prix respectifs de 4,95 NF et 8,35 NF ; toutes taxes comprises. Vous pouvez aussi les commander directement à « Pilote » qui vous les enverra contre remboursement, port en sus.

Peut-être emporterez-vous aussi le magnifique album de « Pilote » (400 pages, 7,50 NF, en vente partout).

Pour être sûr de ne pas manquer un seul numéro de « Pilote » pendant vos vacances, vous souscrivez peut-être au service « Pilote-Vacances ». Vous recevrez ainsi « Pilote » chaque semaine à votre nouvelle adresse.

Envoyez-nous pour cela, sous forme de chèque, de mandat, de versement à notre C.C.P. Paris 13 807-73, ou même en timbres-poste, la somme de : 2,40 NF pour 3 numéros (3 semaines) ; 3,20 NF pour 4 numéros (4 semaines) ; 4,00 NF pour 5 numéros (5 semaines) ; 4,80 NF pour 6 numéros (6 semaines) ; 5,60 NF pour 7 numéros (7 semaines) ; 6,40 NF pour 8 numéros (8 semaines).

Attention ! Indiquez bien la date à partir de laquelle vous serez à votre nouvelle adresse et la date exacte de votre retour.

Ce service ne peut être fait qu'aux destinataires ne changeant pas leur adresse en cours de vacances.

FOTO
Fex

la grande marque



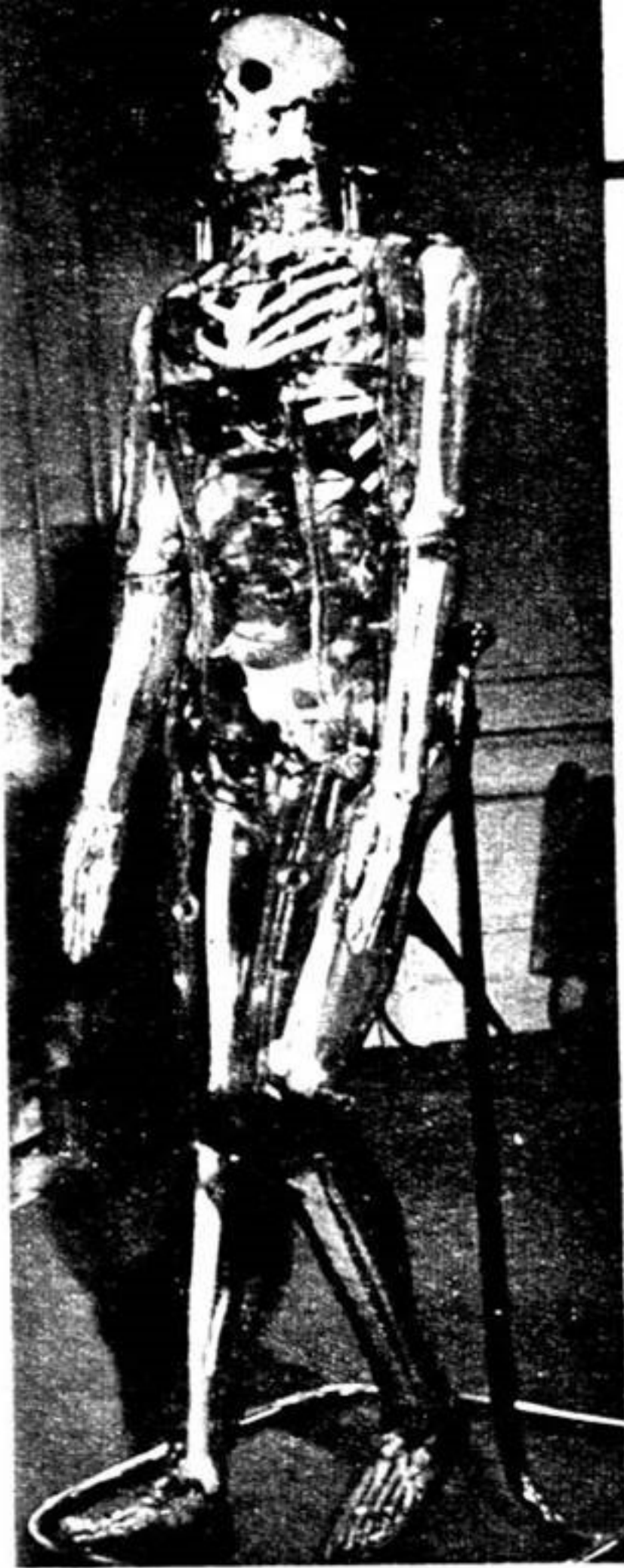
présente :
ULTRA FEX
6 x 9
"HIMALAYA"

l'appareil des jeunes
29,75 NF

FLASH-FEX
19,50 NF

En vente chez les négociants photo

Demandez notice **U 65** et appareil miniature gratuits
INDO 43, r. des CULATTES-LYON



Le squelette rappelle celui des classes de sciences naturelles, mais on le dirait sous cellophane. Encore un emploi des plastiques !

CES deux mannequins vous sauveront peut-être un jour la vie. « Remab » et « Remcal » ont, en effet, été créés par leurs « pères » américains pour aider les médecins et savants dans toutes leurs expériences sur les dangers de la radio-activité et aussi sur les conséquences des accidents de la route.

Remab est une enveloppe articulée d'un corps humain dans laquelle un squelette humain naturel et complet a été installé. Après avoir été rempli d'une solution imitant le sang, Remab absorbe, transmet et diffuse la radiation de la même façon qu'un être humain. Mais, contrairement à l'homme vivant, ce mannequin permet l'installation d'instruments de mesure et de contrôle à l'intérieur des os ou d'autres parties de l'organisme, à travers des tubes spécialement installés dans ce but. Remab est également employé pour détecter la radiation absorbée par les ouvriers dans les usines nucléaires, pour examiner les vêtements et autres objets de protection contre la radiation.

Remcal, de son côté, doit remplacer l'homme dans les conditions dangereuses de certaines expériences, comme, par exemple, les accidents d'automobile, pour étudier la sûreté des voitures, et dans les expériences sur parachute ou sièges à éjection d'avions.

Remcal sera particulièrement utile dans la préparation des conditions dans les expériences de véhicules spatiaux.

A ce mannequin au repos, les brodequins ultra-neufs donnent un aspect plus humain, mais un peu insolite sinon inquiétant.



SUR LA ROUTE DES VACANCES DEUX HEURES FACE AUX LIONS

De notre correspondant particulier STEVE NELSON

D'AFRIQUE du Sud vient de nous parvenir cette petite nouvelle : « Deux voyageuses qui visitaient le parc national Krüger se trouvèrent en panne à 15 milles du camp, immobilisées par une crevaison. Suivant les recommandations strictes en usage dans le camp et qui interdisent de quitter les voitures, elles demeurèrent sur les banquettes, dociles mais inquiètes, tandis que, non loin de là, parmi les buissons et les hautes herbes, un groupe de lions gambadaient. Plusieurs heures s'écoulèrent. Enfin, une voiture passa. Elles purent confier leur angoisse au conducteur qui alerta le camp. Un dépanneur, escorté d'un homme en armes, s'en fut à leur secours. »

Ce petit fait divers ne mériterait pas d'être publié, s'il n'attirait l'attention sur le merveilleux parc national Krüger.

Si un jour vous le visitez — c'est maintenant chose facile, l'Afrique du Sud est, par avion, à 25 heures de Paris — suivez fidèlement les conseils qui vous seront donnés. Il y va de votre existence.

CORPS A CORPS AVEC LA MORT

C'est ainsi qu'une fois un gardien à cheval fut attaqué par une lionne affamée. Le cavalier dut mettre pied à terre et se défendre contre l'animal furieux. Mais il perdit son fusil. L'homme, se souvenant qu'un lion n'attaque jamais un corps privé de vie, simula la rigidité de la mort. Mais la lionne devait avoir très faim. Elle passa une langue rugueuse sur les mains et le visage du gardien puis, résolument, le saisit par l'épaule et l'entraîna vers son repaire.

Le malheureux sentait ses forces l'abandonner. Dans une ultime tentative, il réussit à atteindre son couteau de chasse et frappa d'un coup violent dans la région du cœur. Serré contre le corps du fauve, cherchant à se protéger contre les coups de pattes et les terribles crocs, l'homme vécut l'agonie de la bête qui poussait des rugissements et labourait le sol de ses griffes.

C'est la preuve que le parc Krüger n'est pas un domaine d'attractions créé pour le tourisme, mais bien la survivance d'un coin de brousse en plein vingtième siècle, avec ses mystères et ses dangers.

L'accès du Parc Krüger est facile. On peut y venir soit par le chemin de fer, soit par la route. Les visiteurs doivent demander un permis qui leur est délivré à l'une des six entrées du parc, contre la somme d'une livre sterling.

La grille franchie, le touriste a à sa disposition 1 400 kilomètres de routes parfaitement entretenues. Chaque année, plus de 9 000 voitures y circulent, ce qui représente au moins 35 000 visiteurs.

Le parc a vraiment conservé son caractère sauvage. Les routes s'enfoncent jusqu'aux repaires les plus cachés des animaux du « veldt » et de la forêt.

C'est alors qu'il faut se souvenir des recommandations qui vous ont été faites. Il vous est défendu de descendre de véhicule, en dehors des camps spéciaux. Les voitures autorisées à pénétrer dans le parc sont toutes des conduites intérieures qui doivent rouler à une vitesse n'excédant pas 37 kilomètres à l'heure. Elles ne sont pas autorisées à s'écarter des routes.

Suivant l'itinéraire qui vous a été assigné, vous atteignez, vers le soir, un premier camp avec huttes accueillantes construites dans le style indigène... Le lendemain, vous pouvez repartir vers le Sud pour admirer les hippopotames se vautrant dans l'eau fraîche.

Pour le retour, vous emprunterez une des routes de 100 kilomètres qui serpen-



Il ne s'agit pas d'un montage photo. Les lions posent calmement pour les visiteurs.

Dans cette région, on peut, en effet, rencontrer presque toutes les variétés de la faune africaine.

LES LIONS ONT ADMIS L'AUTOMOBILE

On peut ainsi admirer lions, zèbres, impalas, girafes, antilopes, autruches et singes. De plus, la réserve abonde en oiseaux. Quant aux éléphants, on les rencontre seulement dans le Nord, tandis que les crocodiles et les hippopotames sont en grand nombre dans presque toutes les rivières de ce parc qui s'étend sur 21 000 kilomètres carrés. Les lions sont partout. Les voitures ne les effraient plus. Pas plus que les autres animaux, ils n'ont pu s'habituer à l'homme, mais ils se sont toutefois rendu compte qu'une automobile ne pouvait être dévorée. Ils observent les visiteurs puis, désabusés, ils s'éloignent.

tent dans le secteur, et vous arriverez à un nouveau camp. Ce soir-là, assis sur le sol, autour d'un feu pétillant, en compagnie d'autres touristes, vous écouterez, ravis, les vétérans vous conter leurs souvenirs.

A chacune des six entrées du Parc Krüger, un grand panneau attire l'attention des visiteurs. Ceux-ci peuvent lire :

« Nous, animaux du Parc national Krüger, faisons appel à votre sympathie et à votre amitié. Vous avez été nos ennemis cruels pendant si longtemps qu'il nous faut du temps pour comprendre qu'une ère nouvelle de bonheur a commencé pour nous. Ne trahissez pas notre confiance. »

Quelle drôle de petite bête ! La girafe, étonnée par l'auto, le prend de haut.



Dispute au sommet chez les girafes du parc Krüger.





MICHEL TANGUY présente



Briefing avant le vol.
Pas de questions ? O.K.



Grangier essaie son équipement
une dernière fois. Tout va bien...



Il s'agit d'arriver au même résultat dans le cockpit du
T.33. Heureusement un mécano donne un coup de main...



Voilà, je crois que ça va. Mais bon sang, ce qu'on
peut être à l'étroit, une fois « ficelé » dans le baquet !

PREMIER VOL SUR T. 33

PIERRE GRANGIER, élève pilote de chasse, vole depuis trois mois à Meknès, où Tanguy, de la « promo » précédente, est déjà connu comme « un vieux de la vieille ».

Hier au soir, dimanche, il rentrait d'Ifrane, la station de ski de Meknès, où, jusqu'en avril, alors que le thermomètre marque 35° à l'ombre dans la plaine, de nombreux pilotes s'adonnent aux joies de la descente.

Ce lundi matin, réveil en musique militaire, diffusée par le haut-parleur, placé dans le coin droit du plafond. Il est 6 h 30. Ces haut-parleurs ! Une invention diabolique du commandement. Certains ont rendu l'âme sous le soulèvement d'un tireur d'élite. Grangier connaît le tarif : prix du haut-parleur retenu sur la solde, plus quatre jours d'A.S. (1).

Il faut « brancher son radar de bord » pour pénétrer dans les douches. L'eau bouillante dégage une vapeur infernale. Hier, elle était glacée. Impossible d'effectuer le mélange correct !...

7 heures. — Petit déjeuner au mess P.N. Pierre a soudoyé un serveur marocain. Il a ainsi l'assurance d'être toujours servi à temps, même à la dernière minute.

7 h 30. — « Attention pour les couleurs ! Prêt ? Envoyez. » Toute la promotion, figée au garde-à-vous, salut, tournée vers le mat où monte le drapeau tricolore.

Pour Pierre Grangier, ce lundi est un grand jour : il « commence » sur T.33 ! Fini le « Fouga », sur lequel il volait jusqu'ici !

La jeep qui emmène Grangier vers la piste dépasse avec morgue les « Fouga » alignés. Au magasin des parachutes, notre ami commande fièrement : « Un dorsal ! » (2).

LE HARNAchement D'UN CHEVALIER DE L'AIR

Le lieutenant Moreau, moniteur de Pierre, l'attend près du T.33 « Victor Novembre » (3). Ensemble, ils procèdent aux vérifications extérieures, avant de monter dans l'avion. Moreau s'arrête devant les entrées d'air : « Un conseil, Grangier. Regardez toujours à l'intérieur. Le mois dernier, j'y ai découvert... une gamelle. Je n'ai jamais pu savoir à qui appartenait le bœuf bourguignon qu'elle contenait. A un mécano, sans doute ? Heureusement, pareils étourdis sont rares. Les réacteurs n'apprécient guère ce genre de casse-croûte. Le bœuf en sauce, passe encore, mais une gamelle !... »

Le lieutenant Moreau, commentant chaque geste, soulève une porte de visite sur le flanc gauche du fuselage, appuie sur le bouton rouge ainsi découvert. Avec un ronronnement, le « canopy » (4) de plexiglass se lève lentement. Un mécano apporte l'échelle d'aluminium. Grangier s'installe à l'avant, tandis que son moniteur surveille soigneusement son harnachement. Pas de vol profitable, si le pilote se sent inconfortable dans son cockpit. Sangles, tuyaux, boucles ne manquent pas : deux fois plus que sur Fouga. Grangier s'assied sur le « dinghy », indispensable pour tout survol de la mer. Ce canot pneumatique, plié en coussin et couvert d'une housse, s'assujettit au parachute. Viennent ensuite les harnais du siège éjectable : 3 cuissards et 2 bretelles. Grangier a l'impression d'être ligoté. Une simple pression sur la boucle qui relie tout cet entrelacs au niveau de la ceinture, et il se trouverait automatiquement libéré. Encore deux tuyaux à brancher : celui de la combinaison anti-G sur la valve pneumatique de l'avion et la chenille du masque à oxygène. Grangier enfle le serre-tête portant l'équipement radio, connecte le cordon d'écoute, pour terminer par le casque antichoc. Enfin équipé, il retrouve les gestes cent fois répétés au sol, sur une maquette reproduisant le tableau de bord.

— Batterie « ON » (5). Pompes basse pression « ON ». Demarreur engagé, la température de la tuyère monte à 200°. C'est le moment précis où il faut ouvrir le robinet haute-pression, amenant le kérosène au réacteur Allison. La turbine « accroche » et se met à siffler. Le lieutenant Moreau vérifie les procédures que Grangier énonce à haute voix.

— Après mise en route. Correct... Avant roulement. Correct... Grangier, appelez la Tour pour essai radio et autorisation de rouler.

Grangier s'éclaircit la voix : « Meknès Airport T.33, Victor Novembre, essai radio, roulage. — Victor Novembre, Meknès vous reçoit fort 5, clair 5. Roulez. Piste en service 34, face au Nord. Pression 29, pouces 90. »

LES LITANIES DE LA SÉCURITÉ

Avant de pénétrer sur la piste, le lieutenant Moreau et son élève égrenent la liste des « actions vitales », ultimes vérifications avant décollage.

La première lettre de chaque mot rappelle une manœuvre à effectuer : Sois Courageux Mais Prudent En Vol, etc. S : Serrage des manettes. Siège réglé. C : Compensateurs réglés. Commandes libres, etc. Je ne vous l'infligerai pas en entier bien qu'elle ait sauvé la vie à plus d'un pilote...

La Tour autorise le Victor Novembre à s'aligner. Grangier pousse la manette des gaz, jette un dernier coup d'œil aux instruments et libère les freins.

Aux 2/3 de la piste, le T.33 est en l'air. « Que cette manette du rain est mal placée, à gauche, presque sous le siège ! N'oublions pas de freiner les roues avant de les escamoter, sinon gare à l'éclatement des pneus, lancés à 200 km/h et frottant contre la tôle de leur logement ».

— Vous allez me donner le mal de mer, annonce Moreau depuis l'arrière.

En effet, le T.33 se balance d'une aile sur l'autre et Grangier tente en vain de stabiliser, au manche, ces oscillations inquiétantes.

— Que se passe-t-il, mon lieutenant, on va finir par passer sur le dos ?

— Phénomène tout à fait normal, Grangier. Vous n'actionnez plus directement les ailerons, comme sur Fouga. Entre le manche et les gouvernes, il y a de puissants vérins hydrauliques qui multiplient votre effort par cent. Vous êtes comme un conducteur poids lourd, pilotant pour la première fois une DS 19 à direction assistée : il zigzague sur la route. Au deuxième vol, vous aurez acquis la main !... A moi les commandes. Altitude 10 000 pieds, suffisante pour la voltige. Commençons par une série classique : retournement (6), boucle, rétablissement tombé à 45°...

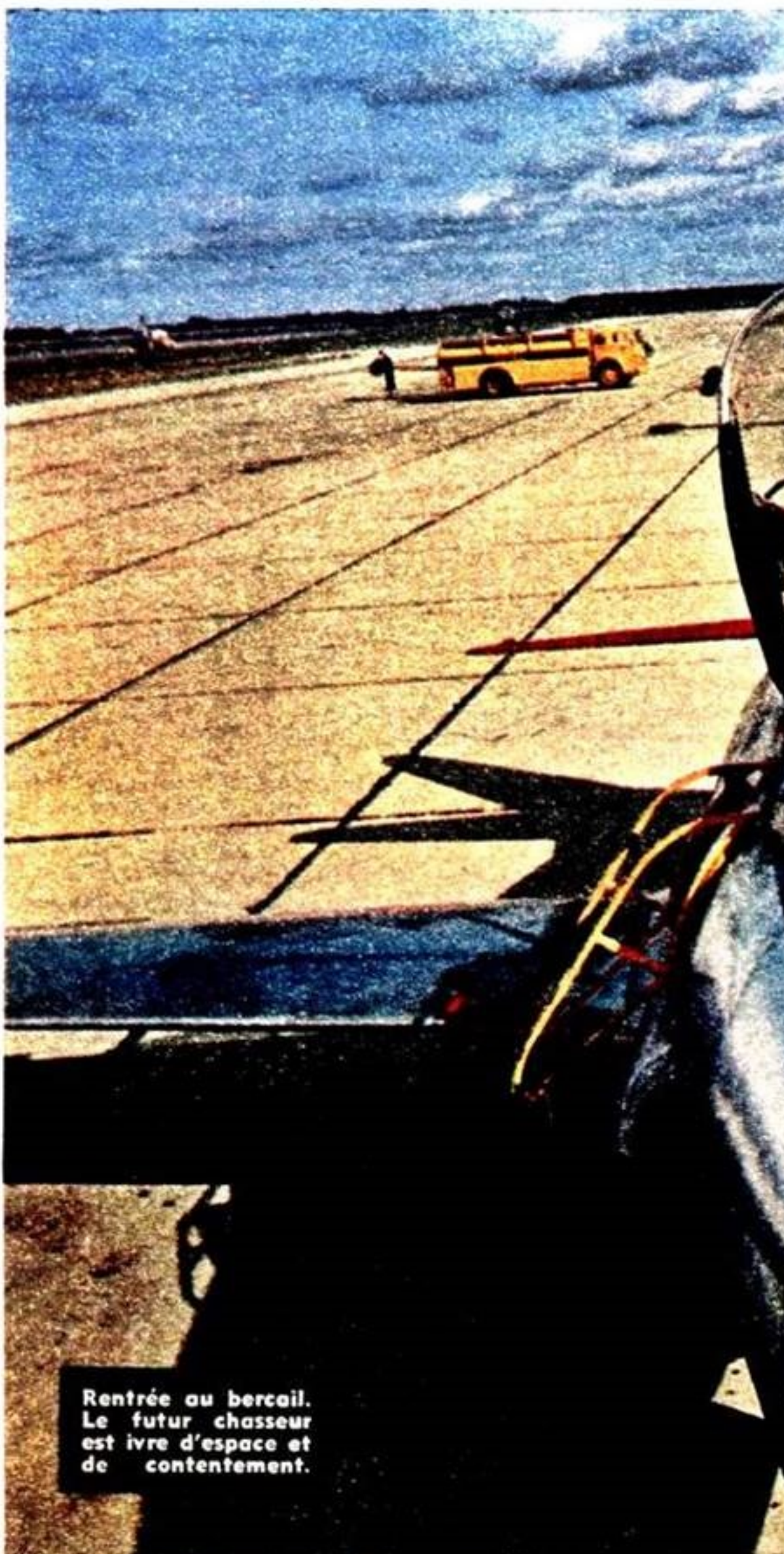
Et le T.33 dessine, durant de longues minutes, d'impeccables arabesques dans le ciel bleu du Maroc.

EN « RADADA »

Soudain, à 900 km/h, freins de piqué ouverts, l'avion plonge vers le sol pour une séance de rase-mottes. Grangier regarde attentivement devant lui afin d'éviter d'éventuels obstacles. A gauche — oh ! surprise ! — il aperçoit le « Victor Alpha » de Michel Tanguy, en formation serrée. Michel a « rassemblé » pendant la descente du « Victor Novembre », sans que l'équipage de celui-ci s'en aperçoive.

Après un nouveau contact avec la Tour, nos deux amis se posent impeccablement. Ce soir, au mess, le roi ne sera pas le cousin de Pierre Grangier !...

- (1) A.S. : arrêts simples, A.Q. : arrêts de rigueur.
- (2) Les pilotes volant sur un « Jet » équipé d'un siège éjectable portent un parachute dorsal.
- (3) Code phonétique employé en liaison radio.
- (4) Toit vitré.
- (5) Toutes les indications du tableau de bord sont en anglais. ON : branche, OFF : coupe.
- (6) Retournement : demi-tonneau suivi d'une demi-boucle. Rétablissement : demi-boucle suivie d'un demi-tonneau.



Rentrée au bercail.
Le futur chasseur
est ivre d'espace et
de contentement.



Au-dessus de quelques cumulus, le T.33 VN s'apprête
maintenant à effectuer une petite séance acrobatique.



En rase-mottes au-dessus des dunes. Les taches de verdure
ne sont pas des arbres... mais des touffes d'herbes !



Michel TANGUY



Perdu au milieu de l'Anti Atlas, Saint-Hélér, pilote de la base de Meknès, abattu par un « jet » inconnu, vient d'entendre au-dessus de lui le sifflement d'un avion à réaction.

DESSINS : UDERZO

TEXTE : J.M. CHARLIER

??! BON SANG!... EST-CE... EST-CE QUE JE RÊVE ?!... CE SIFFLEMENT ?! NON, JE... JE N'AI PAS LA BERLUE !... C'EST BIEN CELUI D'UN MOTEUR DE JET !... ET... ET IL SE RAPPROCHE !...!



PRIS D'UN FOL ESPOIR, ST HÉLIER TIRE COUP SUR COUP LES DEUX FUSÉES QUI LUI RESTENT.



IL FAUT QU'IL M'APERÇOIVE !... IL FAUT À TOUT PRIX !...!

HÉLAS !... SI HÉLIER IGNORE QUE CE JET DONT IL CHERCHE DÉSESPÉRÉMENT À ATTIRER L'ATTENTION, N'EST PAS UN AVION FRANÇAIS, MAIS UN DES MYSTÉRIEUX APPAREILS INCONNUS QUI ONT ABATTU DARNIER...



ENCORE UNE FUSÉE DE DÉTRESSE !... TIENS, TIENS !...!

ET... ?!... TONNERRE !... UN AVIATEUR !... UN PILOTE EN PERDITION !... ENFER ! JE METTRAIS MA MAIN À COUPER QUE C'EST UN DES TYPES QUI ONT ÉTÉ DESCENDUS PAR BERT !...



MAIS ?!... CE N'EST PAS UN ZINC FRANÇAIS ?! OH !... C'EST UN DES AVIONS SANS IMMATRICULATION QUI NOUS ONT ATTAQUÉS DARNIER ET MOI !...!

MAIS TANDIS QUE LE PILOTE INCONNU AMORCE UNE BRUTALE "RESSOURCE", À L'EXTREMITÉ DE LA VALLÉE, SON REGARD ACCROCHE SOUDAIN QUELQUE CHOSE...



OH !... LÀ... CES DÉBRIS ?... MILLE MILLIARDS DE... C'EST LA FUSÉE !...!



AINSI, UN DE CES DAMNÉS FRANÇAIS A RETROUVÉ CETTE FUSÉE... HEUREUSEMENT, CE TYPE, LÀ DESSOUS, SEMBLE EN DIFFICULTÉ !... IL N'A MANIFESTÉMENT PAS ENCORE PU SIGNALER SA DÉCOUVERTE !... HA, HA, HA !... RIEN N'EST PERDU POUR NOUS, MAIS IL FAUT FAIRE VITE !...



ALLO... ALLO !... ICI NUMÉRO 33... ICI NUMÉRO 33 !... J'APPELLE LAMBDA... ALLO... ALLO LAMBDA ?... CHARGEMENT BIEN ARRIVÉ !... JE RÉPÈTE : CHARGEMENT BIEN ARRIVÉ !...!

LAMBDA À 33 !... BIEN COMPRIS MAIS ÊTES-VOUS SÛR ?...!



COMMANDANT !... UNE NOUVELLE SENSATIONNELLE !... KUBNIK VIENT DE REPERER L'OGIVE DE LA FUSÉE MAIS, IL Y A PRÈS D'ELLE UN DES AVIATEURS FRANÇAIS ABATTUS PAR BERT ET KUBNIK DEMANDE DES INSTRUCTIONS !...!

ALLO, 33 ?!... BRAVO !... EXCELLENT TRAVAIL !... UNE ÉQUIPE DE RÉCUPÉRATION PARTIRA DÈS LA TOMBÉE DU JOUR... D'ICI LÀ, IL FAUT EMPÊCHER CE PILOTE NAUFRAGÉ D'ALERTE LES SIENS !... SUPPRIMEZ-LE !...!



33 À LAMBDA !... BIEN COMPRIS !... JE FAIS LE NÉCESSAIRE !... MAIS ÇA VA ÊTRE DU SPORT !... LE TYPE SE TROUVE AU FOND D'UN VRAI PIÈGE À "RABATTANTS", ENTOURÉ DE MURAILLES ROCHÉUSES À PIC !... JE VOUS RAPPELE EN FIN DE MISSION !... OUT !...!



LA CIBLE EST MINUSCULE MAIS HEUREUSEMENT, LE PARACHUTE DE CET IDIOT CONSTITUE UN REPERE PARFAITEMENT VISIBLE !...!



1/1 TERMINÉ

5. 60

41



FANGIO super-pilote (17)

FANGIO REPREND LA CHANCE DE FORCE

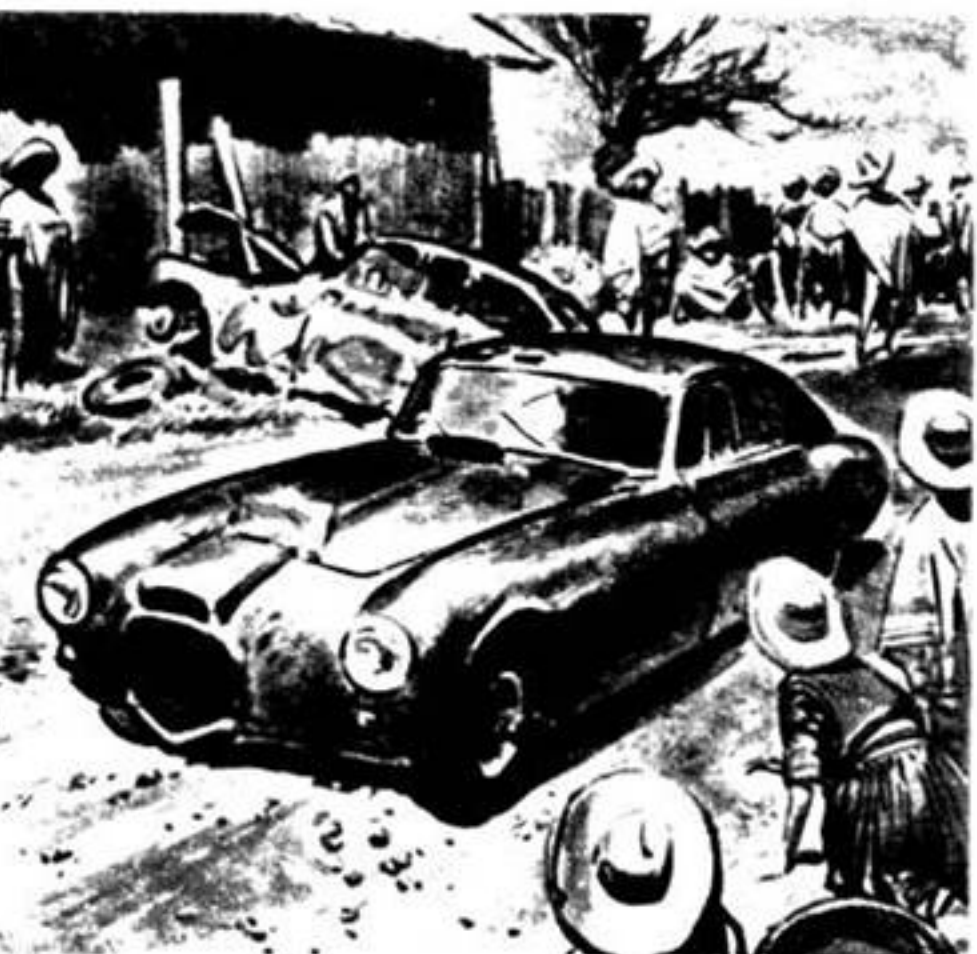
RÉSUMÉ. — Le petit mécanicien argentin, à force d'obstination, de courage, et grâce à une virtuosité jamais vue, est devenu champion du Monde en 1951, et l'idole de l'Argentine. Mais la saison suivante, 1952, pour ne pas décevoir ses amis, il en fait trop et a un grave accident à Monza. Il frôle la mort, reste six mois plâtré et perd son titre. Il reprend en 1953, au tragique Prix d'Argentine, qu'il abandonne.



Revenu en Europe, Juan Manuel veut courir pour prouver et se prouver qu'il est toujours le même. Mais la première compétition est celle des « Mille Mille », et il n'aime plus les épreuves sur routes, depuis son accident au cours duquel est mort son ami Urrutia. Il part quand même, au volant d'une Alfa Romeo « Disco Volante » et mène magistralement lorsque, soudain, après Bologne, il faiblit et passe second. Que se passe-t-il ? Sa direction a cassé : il ne contrôle plus que sa roue droite, qui peut céder d'une seconde à l'autre. Il réussit quand même à faire Bologne-Brescia à 160 de moyenne et à conserver, incroyablement, sa place de second.



Les Ferrari tiennent le haut du pavé. Fangio essaye toutes les marques : Gordini, Maserati, Alfa Romeo, faisant des prouesses, mais n'arrivant à collectionner que les places de second. Et Ascari a virtuellement le titre de Champion du Monde en poche lorsque arrive le dernier Grand Prix, celui d'Italie, à Monza, où il a failli se tuer. Il a donc une double revanche à prendre. C'est une course terrifiante. Ascari, Farina (tous deux sur Ferrari) et Fangio, sur Maserati, ne sont jamais séparés par plus de quelques centimètres. Et puis, dans le dernier virage, Ascari se met en travers, Farina fait un écart, Narimon emboutit Ascari. Fangio voit le trou, passe, et gagne.



Juan Manuel a retrouvé la chance sur les lieux mêmes de son accident. On lui demande de courir la fameuse Panaméricaine avec une Lancia : 3 000 km de déserts et de montagnes vertigineuses sur des routes bordées par dix millions de Mexicains. Avec son expérience des « Gran Premio », il laisse Bonetto et Taruffi, tous deux sur Lancia comme lui, se livrer une lutte fratricide : chacun gagne tour à tour et dans la quatrième étape, en voulant rattraper Bonetto, Taruffi sort de la route. Bonetto fonce... Un cassis dans un village azèque et Bonetto se pulvérise contre un lampadaire. Fangio gagne, à 170 de moyenne, et termine brillamment sa saison 1953.

(A suivre.)

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE PAR FRANCK-DOMINIQUE



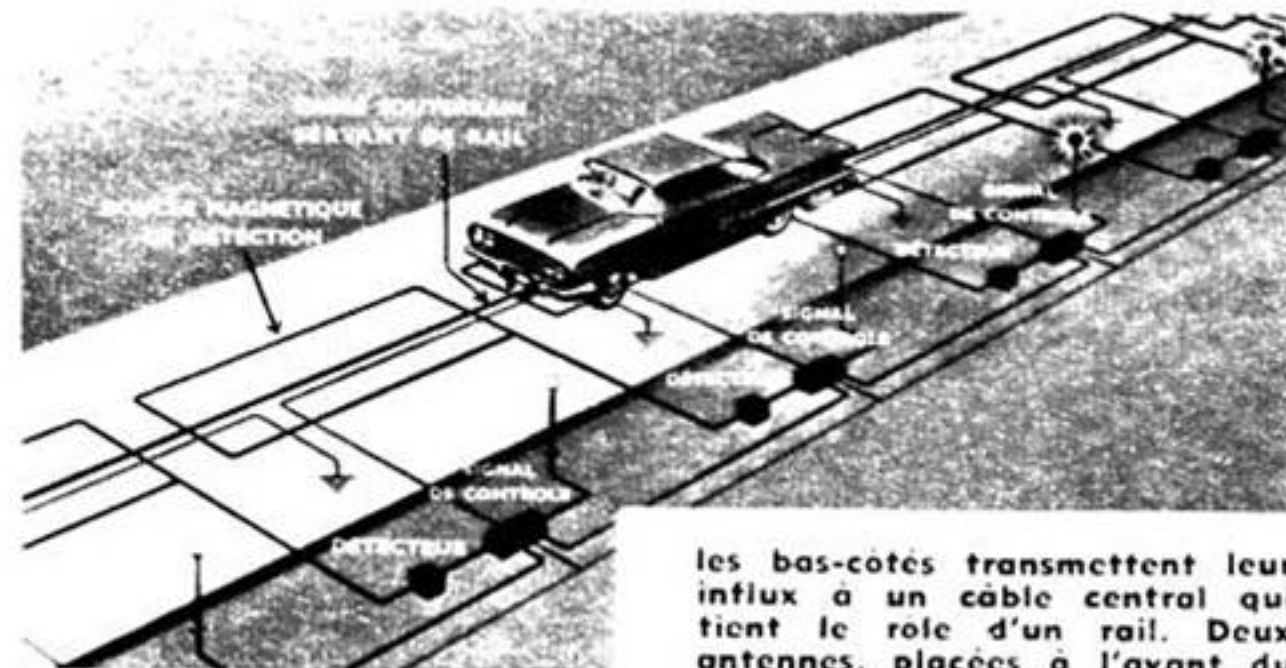
l'auto



L'AUTO DE DEMAIN, SANS CHAUFFEUR... NI PERMIS



Cette auto, qui fait ses essais, aux U.S.A., roule sans volant et sans chauffeur. Le manche à balai (1) sert au démarrage. Les freins (2) fonctionnent automatiquement.



La voiture, mise au point par la General Motors et la Société R.C.A., ne peut rouler que sur une route électronique spéciale dont voici le schéma. Sous l'asphalte, des boucles magnétiques reliées à des détecteurs et des signaux de contrôle installés sur

les bas-côtés transmettent leur influx à un câble central qui tient le rôle d'un rail. Deux antennes, placées à l'avant du véhicule, sous le pare-choc, captent à travers l'épaisseur de la chaussée, les modulations du rail, dont l'intensité provoque le départ, le freinage et l'arrêt du véhicule. Dans de telles conditions, le permis de conduire ne vous sera plus nécessaire pour utiliser l'auto de demain.

LEÇONS DE CONDUITE SUR LA ROUTE DES VACANCES

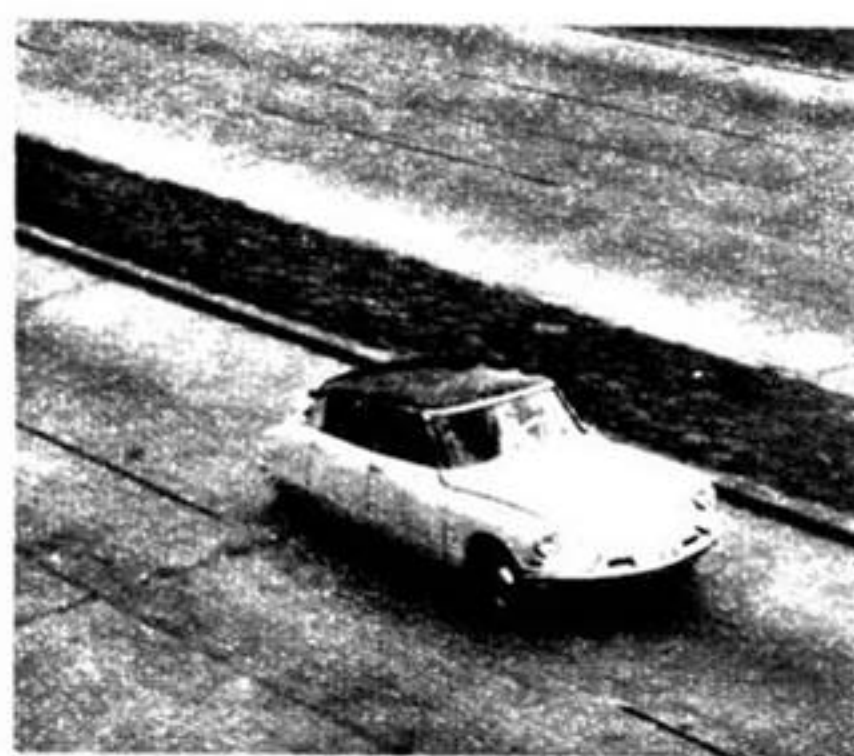
LES récentes vacances de la Pentecôte ont pu vous permettre de constater à quel point de nombreux chauffeurs étaient des dangers publics. La limitation de vitesse n'a rien arrangé : les conducteurs de véhicules lents ou anciens cherchent absolument à atteindre le fameux « 100-Buron », ceux de puissantes voitures ne peuvent plus se dégager de bouchons

dangereux, et une nouvelle catégorie de conducteurs s'est créée que nous avons baptisée celle des « Justiciers ».

Les justiciers sont des (mauvais) conducteurs qui estiment leur compte infatigable et leurs réflexes dignes de ceux de Fangio : aussi bloquent-ils leur aiguille au 100 fatidique et tiennent-ils résolument le milieu de la chaussée, ou même la gauche pour empêcher quiconque de passer.

CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

Voyez le conducteur de cette D.S. — et je vous jure que ces photos ne sont pas truquées. Il est seul sur l'autoroute et tient résolument sa gauche, estimant égoïstement que sa vitesse est bien suffisante et refusant de se ranger si une voiture plus rapide survient : d'ailleurs, de toute façon, ce genre de conducteur ne regarde pas son rétroviseur, ce qui incitera le pilote pressé — il a bien le droit, après tout — à passer à droite : vous imaginez ce que cela peut donner.



CE QU'IL FAUT FAIRE

Voici trois bons conducteurs : celui de la Juva roule très sagement à droite et se laisse dépasser par celui de la 4 CV, qui a regardé son rétroviseur, mis son clignotant pour montrer au pilote de la 403 qu'il l'a vu, mais ne prend pas trop de champ afin de ne pas gêner ce dernier qui, plus rapide, passe sans encombre et va ensuite reprendre sa droite : 10 sur 10 et bravo à tous les trois.



CE QUE CERTAINS VOUS FOR- CENT QUELQUEFOIS A FAIRE

Par contre, voyez ces trois pilotes : celui de la D.S. est « poursuivi » par celui de la 403 et tous deux tiennent l'extrême gauche, refusant d'entendre les coups d'avertisseur ou de voir les coups de phares de l'autre 403 arrivant plus vite. Enervé, le conducteur de cette dernière s'engage alors à droite pour passer en force, mais il y a gros à parier que l'une des deux voitures doublées va se rabattre : et chacun s'estimera dans son droit... avant d'être dans une clinique ou dans un autre monde, avec son volant en guise d'aurole...



PNEUMATIQUES

Un disque de stationnement « national » va bientôt être mis en circulation car certaines villes, notamment du Midi, avaient adopté des durées différentes de celles de Paris, d'où contraventions pour des Méridionaux de bonne foi.

À propos de disques, un grandaccessoiriste lance le « rétrodisque » : il est fixé de façon permanente au milieu du pare-brise (on ne risque donc plus d'oubli) et son revers est un rétroviseur de grande taille, gage supplémentaire de sécurité.

La Belgique va construire une petite voiture : la « Nobel 200 », qui avait été présentée au Salon de Paris, sous l'égide de Mike Hawthorn, et se vend en Angleterre sous forme de « kit », c'est-à-dire en pièces détachées que les bricoleurs assemblent : caisse en polyester, moteur 200cmc vitesse 70 à l'heure, prix 3000 RF.

Stirling Moss nous a affirmé : « Je vous le dis définitivement, je ne courrai pas les 24 Heures du Mans. » Mais nous pensons le contraire et le donnons encore premier au départ-sprint et animateur des premières heures de course.

1 641 CII candidats se sont présentés à l'examen du permis de conduire en 1953, contre 1 508 200 l'année précédente. Moyenne générale des ajournements : 53,4%, contre 52,5%. Le total des fiches du répertoire général des permis vient de dépasser seize millions.

Au cours du mois de mai, Citroën a dépassé pour la première fois le chiffre de 30000 véhicules produits.

Le carnet de commandes de la « 404 » est complet jusqu'au dernier trimestre 1960 : Sochaux sort 120 voitures par jour, mais pense atteindre 250 à la rentrée des vacances.

Après avoir essayé, grâce à « Pilote », une monoplace de course, Annie Soisabault, championne d'Europe et de France des rallyes, a été conquise et a décidé de courir en formule « Junior » : au Grand Prix des Frontières sa première course, elle était seconde avant de « casser ».

Gérard Laureau, le champion des « D.R. » (traction avant), faisait lui aussi ses débuts, mais en formule « 2 », avec une Cooper (moteur à l'arrière). Il marchait très bien, lorsqu'une pierre frappa ses lunettes et le blessa à l'œil.

COMMUNIQUÉ RENAULT-PILOTE

Dans notre précédent numéro a débuté le Jeu-Concours passionnant et qui intéresse tous les jeunes.

Le succès aidant, votre concessionnaire Renault risque de manquer de bulletins-réponses nécessaires à la participation au Jeu-Concours. Il vous suffira alors de réclamer votre bulletin-réponse à l'adresse suivante :

« JEU-CONCOURS RENAULT-PILOTE »

Boîte Postale 198 - PARIS-16

en y ajoutant vos nom et adresse écrits très lisiblement.

Allez vite chez votre concessionnaire et... bonne route !

DES LETTRES DE PARTOUT

par
SACHA DISTEL



Sacha Distel est amateur de... « beaux chapeaux ».

PETITE JENNY : Ainsi, vous aussi, vous rêvez à l'instar de bien des jeunes filles de votre âge (je suppose que vous avez quatorze ans, si j'en crois la description de vos cours) de devenir un jour « vedette ». Mais il me semble que vous non plus ne savez pas très bien ce que cela veut dire : tout au plus imaginez-vous des plumes sur la tête, des bijoux et après minuit le champagne ! Que vous dirais-je ? Rien ne sert d'essayer de détruire les illusions. De toute manière, pour une Deanna Durbin avant guerre et pour une Liz Taylor ensuite, combien de fillettes et de jeunes filles se sont lancées à l'assaut de la gloire ? Pour votre gouverne, Deanna Durbin est retirée en France et vit parfaitement inconnue. Madame Tout le Monde, quelque part en Seine-et-Oise. Personne ne sait qu'elle est une star à la retraite. Elle l'oublie même volontairement.

Quant à vous donner des conseils... Je ne peux que vous donner celui de terminer vos études. Vous verrez ensuite si votre « tumultueuse vocation » a résisté jusqu'au bachot (inclus).

JOHNNY DURAND : A ma connaissance, le jeune Halliday est américain, de culture française et compose lui-même. Il s'accompagne à la guitare. Pourquoi voulez-vous que cela me gêne ? Il y a place pour tous sur cette terre bien qu'on en fasse depuis peu très vite le tour !

MARC BONNEUIL : Les trente-sept morceaux interprétés par King Oliver au cours de l'an-

née 1923 ont été enregistrés malgré une technique loin de valoir ce que nous connaissons aujourd'hui. Il n'en reste pas moins qu'ils constituent un moment considérable de l'histoire du jazz. C'est effectivement Lil Armstrong qui est au piano.

MARGUERITE MONTEFIER : Je peux à la rigueur vous parler aussi cinéma parce que je suis un spectateur assidu des salles obscures, tout au moins autant que me le permettent mes occupations. Mais je suis nul en cuisine ! J'ignore tout à fait la recette dont vous parlez ! Pourquoi ne demandez-vous pas à madame votre mère ?

YVES ET ROBERT DIAL : 1° On appelle « barrel-house », ce qui est la traduction littérale de « maison à tonneaux », les cabarets des quartiers noirs où l'on faisait un jazz très hot bien que fruste.

2° Faire un bœuf est une expression française de l'argot des musiciens et signifie faire une jam-session. (Là, je n'ai pas besoin de traduire ?)

3° Je ne peux pas me permettre de faire de la publicité pour une marque de préférence à une autre.

4° Il existe, en effet, un jeune chanteur qui est votre homonyme. Il est prénommé Frédéric et est d'origine espagnole bien qu'élevé en Suisse. Je n'ai pas eu l'occasion de le voir davantage.

JEANNINE RENAUDET : Je sais que vous m'avez écrit plusieurs fois, mais vous savez aussi que j'ai fait plusieurs voyages et mon courrier ne me suit pas toujours. C'est même assez compliqué et souvent tout un paquet m'attend entre deux « escales » à Paris. Voilà pourquoi je n'ai pu répondre à votre si « urgente » question.

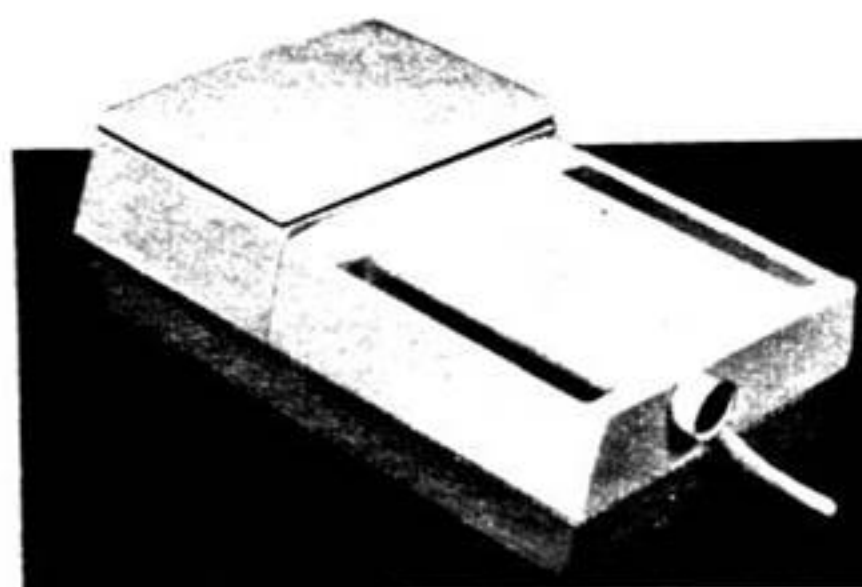
S'il n'est pas trop tard, voici ma réponse : Non, je ne le crois pas !

Tous les lecteurs du courrier vont être intrigués... mais je pense que si vous ne voulez pas rougir de confusion... il vaut mieux que je n'en dise pas plus !

MIMILE R. : Reportez-vous au numéro 29 de Pilote. Je vous ai parlé de Django Reinhardt. **ROGER DE CADE, MICHEL HOCHARD, ELISE BARBAUD, JACQUELINE HIRSCH, MIREILLE HAMOND :** Les photos sont en route.

Sacha Distel

DÉVELOPPEZ VOUS-MÊMES VOS PHOTOS DE VACANCES



— Chez vous,
— sans installation,
— à peu de frais,

grâce au merveilleux petit appareil :

AUTOPRINT

(Procédé ROLLA)

Médaille d'Or - Bruxelles-Monaco 1960

Vous tirerez en nombre illimité tous vos négatifs jusqu'au format 8,5 x 11 pour un prix très réduit. En 15 secondes, une épreuve : 0,12 NF.

L'Autoprint ne vaut que 99 NF ; il ne tient pas de place (23 x 14 cm). Léger et robuste, il est très pratique, et sa manipulation est très facile, en lumière normale. (Une simple prise de courant suffit : 110 ou 220 V).

Pour vous renseigner, écrivez-nous à AUTOPRINT - PILOTE, 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (3^e)... Joignez une enveloppe timbrée à vos nom et adresse.

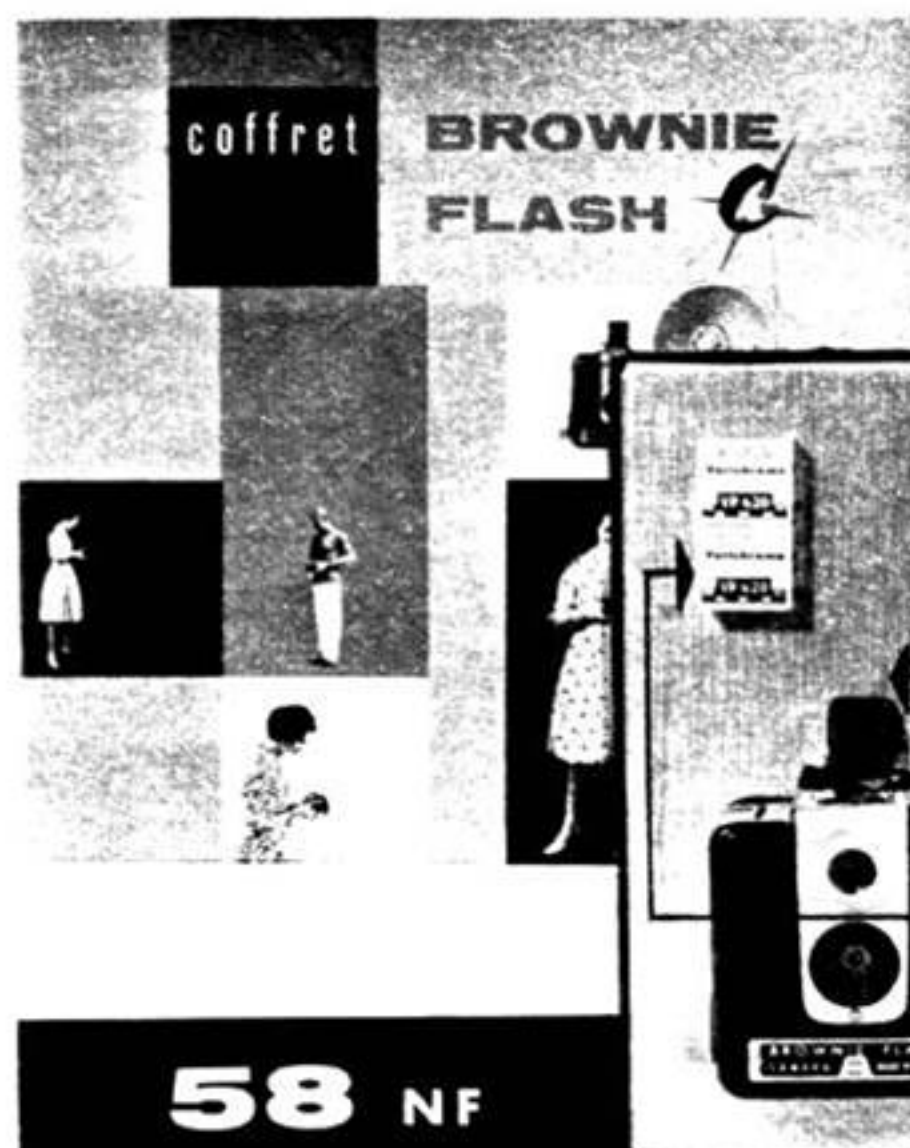
Demandez une démonstration à u x négociants - dépositaires de photo-cinéma.



SI CET OURS TRAVERSAIT L'ATLANTIQUE...

...«Pilote» ne serait certes pas d'accord avec ses... activités ! Il nous arrive, en effet, assez souvent, n'est-ce pas, amis lecteurs ? de nous indigner devant certains excès de ce qu'on appelle, à tort, du « sport ». Mais il semble que les Américains tiennent à battre des records en ce domaine comme ils le font en quelques autres. Cet ours, en effet — qui est en réalité « une » ourse de six ans et de 200 kilos, baptisée « Gussie la Magnifique » — est l'adversaire de choix qu'opposent les managers d'outre-Atlantique aux champions de catch les plus chevronnés, les plus durs-à-cuire du Texas. On la tient constamment en laisse, bien sûr, et ses griffes sont prudemment rognées. Mais sa force reste intacte et elle pourrait, dans un coup de colère, étendre un homme raide mort d'un coup de patte ou l'étouffer dans son irrésistible étreinte. Et que devient, dans un spectacle de ce genre, la dignité de l'homme, contraint de se ravalier, pour se défendre, au niveau de la bête ?

Souhaitons donc que l'océan soit une barrière suffisante entre ce « sport » et nous !



LE COFFRET BROWNIE FLASH

La Panoplie du Parfait Reporter !

- 1 Appareil Brownie Flash 12 photos 6 x 6
- 1 Kodak Flash C à condensateur
- 1 Pile 22,5 V.
- 5 Lampes — éclair PF I
- 2 Bobines Kodak Verichrome Pan

Kodak

58 NF

Soyez avec **Kodak** le reporter de votre famille !

Avanhoe

RESUME. — Lors du tournoi d'Ashby, un mystérieux cavalier, surnommé le Dëshérité, lance un défi à chacun des meilleurs chevaliers qui acceptent de se mesurer avec lui.

Texte de BERNARD LEROY d'après WALTER SCOTT - Dessins d'ANTONIO PARRAS

LE GIGANTESQUE FRONT-DE-BŒUF Fonce EN AVANT



MAIS IL EST PROMPTEMENT DÉSARÇONNÉ PAR SON ADVERSAIRE



LE SECOND ADVERSAIRE DU "DESDICHADO", PHILIPPE DE MALVOISIN, N'EST PAS PLUS HEUREUX...



QUANT À GRANDMESNIL, HANDICAPÉ PAR UN CHEVAL MAL DRESSÉ, IL EST JETÉ BAS DÈS LA PREMIÈRE PASSE...



VOUS PLAÎT-IL DE REPRENDRE LA JOUE ?

DIS AU CHEVALIER DÈSHÉRITÉ QUE JE SUIS AUTANT VAINCU PAR SA NOBLESSE DE SENTIMENT QUE PAR SA SCIENCE DANS L'ART DE COMBATTRE



DERNIÈRE VICTOIRE DU MYSTÉRIEUX CHEVALIER: RALPH DE VIPONT EST RAMASSÉ INANIMÉ APRÈS AVOIR ÉTÉ LITTÉRALEMENT SOULÉVÉ DE TERRE D'UN RUDE COUP DE LANCE...

TU ES VAINQUEUR, CHEVALIER. RETIRE TON CASQUE ET VIENS RECEVOIR TA RÉCOMPENSE DES MAINS DE NOTRE PRINCE



JE REFUSE DE ME DÉMASQUER... JE L'AI DIT AVANT LE TOURNOI

PAR NOTRE-DAME, QUELLE IMPUDENCE!... QUI D'ENTRE VOUS DÉMASQUERA CE MYSTÉRIEUX INCONNU?



C'EST PEUT-ÊTRE LE COMTE DE SALISBURY! IL EST DE MÊME TAILLE!

OUI, MAIS IL N'A PAS LE MÊME EMBONPOINT, JE PENSERAI PLUTÔT À SIR THOMAS FULTON

ET SI C'ÉTAIT LE ROI ?...

RICHARD CŒUR DE LION !...

DIEU NOUS EN GARDE !!



RASSUREZ-VOUS, PRINCE, VOTRE FRÈRE EST UN GÉANT À CÔTÉ DE CET INCONNU, CE NE PEUT-ÊTRE LUI !...

HUM !... EH, BIEN, SOIT !... RESPECTONS LE MYSTÈRE QUE VEUT GARDER NOTRE VAINQUEUR DU JOUR, VOICI TA RÉCOMPENSE, CHEVALIER !...



CHEVALIER DÈSHÉRITÉ, PUISQUE TEL EST TON NOM, TU PEUX MAINTENANT CHOISIR CELLE QUI DEMAIN PRÉSIDERA LE TOURNOI !



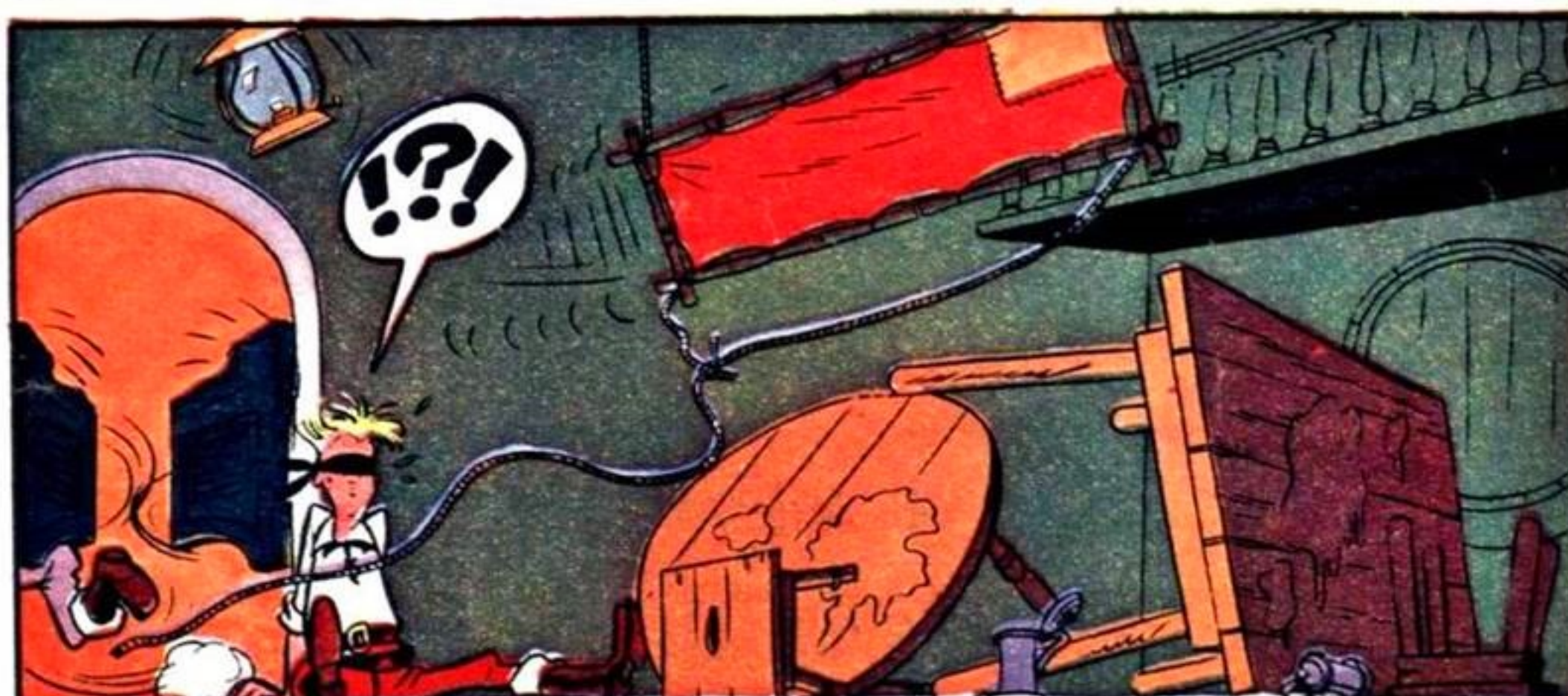
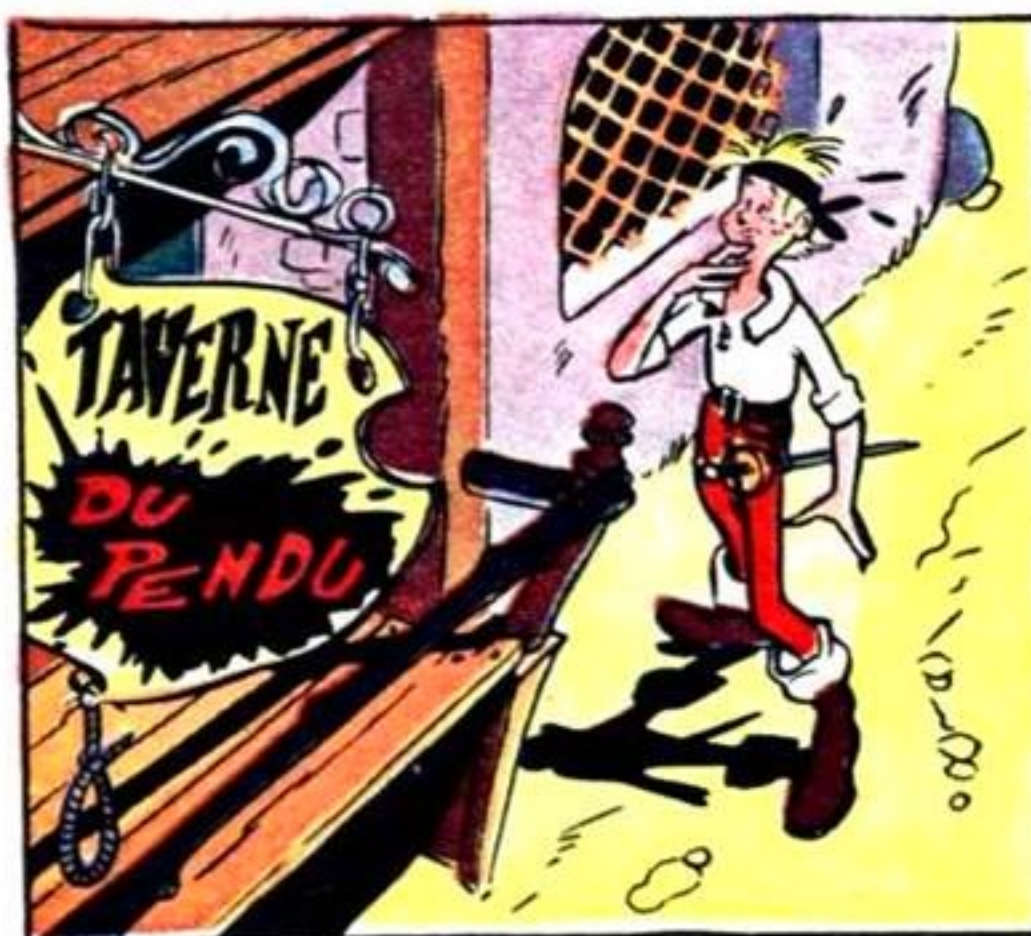
APRÈS AVOIR FAIT AU PAS LE TOUR DES GALERIES SOUS LES ACCLAMATIONS DE LA FOULE ENTHOUSIASTE, LE DESDICHADO S'EST ARRÊTÉ À LA HAUTEUR DE LADY ROWENA ET DÉPOSE AUX PIEDS DE LA BELLE SAXONNE LA COURONNE BORDÉE D'UN CERCLE D'OR



Jehan Soupolet

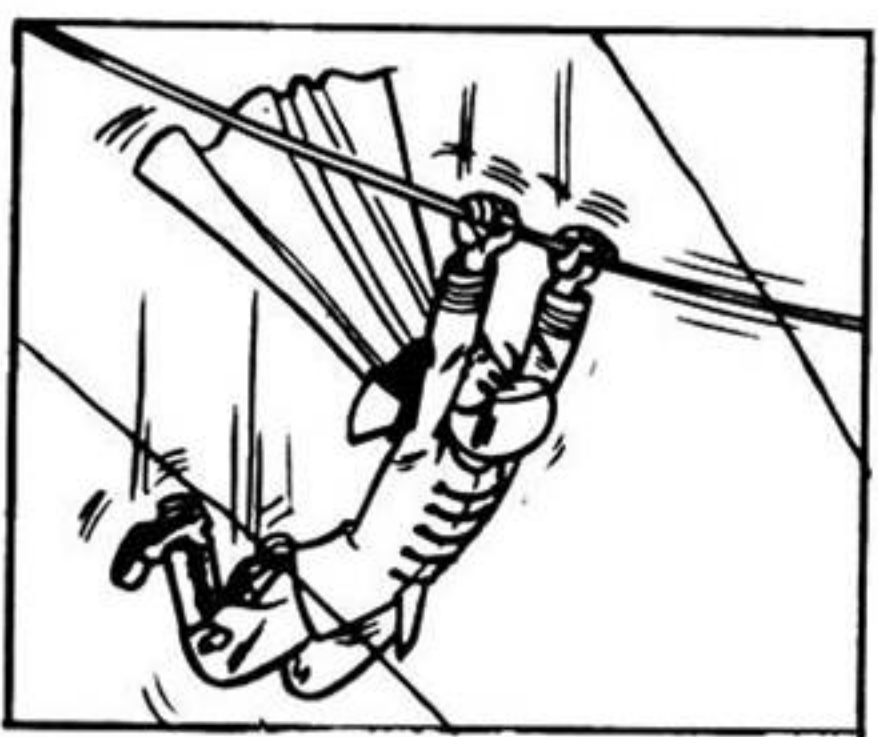
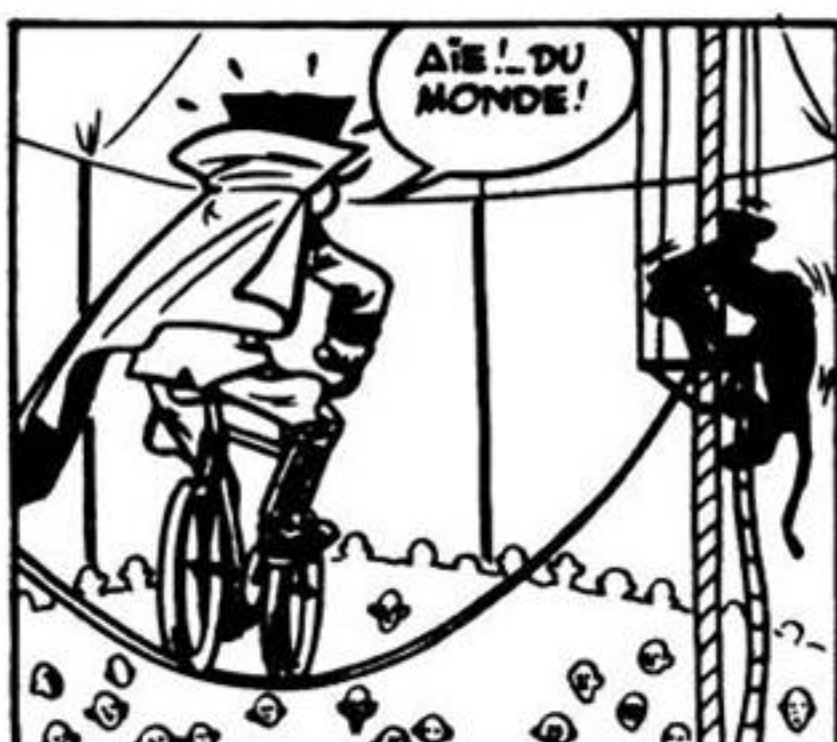
LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — La « Brave », capitaine Soupolet, vient d'aborder, après quelques mésaventures, aux îles Barbodes où tout l'équipage s'est fait entièrement dépouiller par les indigènes.



PISTOLIN

RESUME. — Le capitaine Rodolphe, pour fuir ses poursuivants, est obligé de se livrer à une série d'acrobaties dangereuses. Il est vraiment sur la corde raide !



(A suivre.)

Nicolas LE BUREAU DE PAPA

JEUDI, j'étais allé faire des courses avec maman. Elle m'avait acheté des chaussettes jaunes, et c'est dommage que je ne pourrais pas les porter, parce qu'elles me font mal aux pieds, mais pour ne pas faire de la peine à maman et être bien sage, je ne le lui ai pas dit. C'est en sortant du magasin que maman m'a montré une grande maison et qu'elle m'a dit : « C'est dans cet immeuble que se trouve le bureau de papa ; si nous allons lui rendre visite ? » Moi j'ai dit que c'était une drôlement bonne idée.

Quand maman a commencé à ouvrir la porte du bureau de papa, on a entendu un grand bruit à l'intérieur, et puis nous sommes entrés dans une pièce où il y avait des tas de messieurs qui avaient l'air très occupés. Papa a levé la tête des papiers qu'il était en train de regarder, et il a fait une figure tout étonnée quand il nous a vus.

« Tiens ? il a dit, papa, qu'est-ce que vous faites là ? Nous avons cru que c'était le patron qui rentrerait. » Les autres messieurs, quand ils nous ont vus, eux, ils ont eu l'air bien moins occupés qu'avant.

« Les gars, a dit papa, je vous présente ma femme et mon fils, Nicolas. » Les messieurs se sont levés de leur table et ils sont venus nous dire bonjour. Papa les a présentés à maman. « Le gros, là, c'est Barlier, c'est un gamin », a dit papa. M. Barlier s'est mis à rire ; il ressemblait à mon copain Alceste, mais avec une cravate. Alceste, c'est un copain de l'école qui mange tout le temps. « Et puis, a continué papa, voici Duparc, le roi du petit avion en papier. Celui qui a des lunettes, c'est Bongrain ; comme comptable, il ne vaut pas cher, mais pour tirer au flanc, c'est le chef. Le petit, là-bas, c'est Patmouille, il peut dormir les yeux ouverts ; et puis il y a Brumoch, Trempe et enfin, celui qui a des grosses dents,

c'est Malbain. » « On ne vous dérange pas, au moins ? », a demandé maman. « Mais non, madame, pas du tout, a répondu M. Bongrain. D'ailleurs, M. Moucheboulme, notre patron, n'est pas là pour l'instant. » « Alors, c'est ça le fameux Nicolas dont on nous parle tant ? », a demandé M. Malbain, celui qui a des dents. Moi, je lui ai dit que c'était bien moi, alors ils m'ont tous caressé la tête, et ils m'ont posé des questions pour savoir si je travaillais bien à l'école, si j'étais sage et si c'était papa qui faisait la vaisselle à la maison. Moi, j'ai répondu oui à tout, pour ne pas faire d'histoires, et ils se sont tous mis à rigoler. « C'est malin, a dit papa, réponds-leur la vérité, Nicolas. » Moi, j'ai dit alors que je ne travaillais pas toujours très bien à l'école et les autres se sont mis à rigoler plus fort qu'avant. On se serait cru à la récré. C'était chouette.

« Alors, tu vois, Nicolas, m'a dit papa, c'est ici que papa travaille. » De temps en temps, entre deux vaisselles, a dit M. Trempe, et papa lui a donné un coup de poing sur le bras, et M. Trempe lui a donné une tape sur la tête. Moi, je regardais la machine à écrire qui était sur une table. M. Patmouille s'est approché de moi, et il m'a demandé si je voulais apprendre à écrire avec sa machine, et moi, j'ai dit que oui, mais que je ne voulais pas le déranger. M. Patmouille m'a répondu que j'étais un gentil petit garçon, qu'il était en train de travailler, mais que ça ne faisait rien, et il a sorti de la machine un papier où il y avait écrit : badabadabadubudubodododo, des tas de lignes, comme ça. M. Patmouille m'a montré comment il fallait faire et j'ai essayé, mais je n'appuyais pas assez fort sur les boutons, M. Patmouille m'a dit qu'il ne fallait pas avoir peur de taper plus fort, alors j'ai donné un coup de poing sur la machine, et il y a eu des bruits, et M. Patmouille a eu l'air un peu embêté, et il a essayé de taper à son tour dans la machine et il a dit qu'il y avait quelque chose de cassé, et il s'est mis à l'arranger.

J'étais là à regarder M. Patmouille, qui avait du ruban rouge et noir partout, c'était joli, quand j'ai vu un avion en papier me passer sous le nez. C'était M. Duparc qui me l'avait envoyé. Il était

terrible, son avion, à M. Duparc, et sur les ailes, il y avait des couleurs bleu, blanc, rouge, comme sur les vrais. « Il te plaît, mon avion ? », m'a demandé M. Duparc ; et moi je lui ai dit que oui, alors, M. Duparc m'a dit qu'il allait m'apprendre et il a sorti de son bureau une feuille de papier sur laquelle il y avait écrit : « Etablissements Moucheboulme », et, très vite, avec des ciseaux, de la colle et des crayons de couleur, il a fait un autre avion. Il a de la chance, M. Duparc ; chez lui, il doit avoir des tas d'avions. « Exerce-toi, m'a dit M. Duparc, il y a du papier sur mon bureau. »

Je me suis mis aux avions, pendant que les autres étaient autour de M. Patmouille qui était très occupé avec sa machine à écrire. Il avait des taches rouges et noires sur la figure et sur les mains, à cause du ruban qui déteint, comme mon pyjama bleu. Papa et les autres messieurs donnaient des conseils pour rire à M. Patmouille ; le seul qui n'était pas dans les tas, c'était M. Barlier, qui était assis à sa table, avec les pieds dessus et qui mangeait une pomme en lisant un journal.

Et puis, on a entendu une grosse toux, et tout le monde s'est retourné. La porte du bureau s'était ouverte, et un monsieur se tenait là, l'air pas content.

Tous les copains de papa ont cessé de rigoler, et ils sont retournés à leurs tables. M. Barlier a enlevé les pieds de dessus la table, jeté le journal dans le tiroir, avec ce qui restait de la pomme, et il s'est mis à écrire. Il a fait tout ça drôlement vite, pour un gros. M. Patmouille tapait sur la machine à écrire, mais je ne crois pas qu'il faisait du bon travail, parce qu'il avait du ruban tout autour des mains, comme papa quand il tient la ligne pour que maman fasse une pelote.

Papa s'est approché du monsieur, et il lui a dit : « Monsieur, ma femme et mon petit garçon passent par ici, et ils sont venus me faire une surprise, une petite visite. » Et puis, papa s'est tourné vers nous, et il nous a dit : « Chérie, Nicolas, je vous présente M. Moucheboulme. » M. Moucheboulme

souri avec les lèvres seulement, il a serré la main de maman, il a dit qu'il était enchanté, il m'a passé la main sur les cheveux et il m'a demandé si je travaillais bien à l'école et si j'étais sage. Il n'a pas parlé de la vaisselle. Et puis, M. Moucheboulme a regardé l'avion que je tenais à la main, et il m'a dit que j'avais là un très joli avion, et c'est vrai qu'il était réussi, mon avion. C'était le premier qui était bien ; tous les autres étaient ratés et j'avais dû les jeter par terre. « Je vous le donne, si vous voulez », j'ai dit à M. Moucheboulme. M. Moucheboulme, là, il s'est mis à rigoler vraiment, il a pris l'avion, il l'a regardé, et puis il a cessé de rigoler, et il a ouvert des yeux gros comme les œufs durs que prépare maman pour les pique-niques. « Mais c'est le contrat Tripaine ! », il a crié, M. Moucheboulme, « et Tripaine vient demain matin pour le signer ! »

Moi, je me suis mis à pleurer, et j'ai dit que j'avais trouvé les papiers sur le bureau de M. Duparc, et que j'avais pris du papier qui avait déjà servi pour ne pas gâcher du papier blanc. M. Moucheboulme a été très gentil, il m'a dit que ça ne faisait rien, que M. Duparc et ses collègues se feraient un plaisir de rédiger à nouveau ce contrat, même s'ils devaient rester plus tard ce soir.

Quand on est partis, maman et moi, papa et tous ses copains travaillaient sans faire de bruit, et M. Moucheboulme passait entre les tables, les mains derrière le dos, comme le Bouillon, notre surveillant, pendant la composition d'arithmétique. Je suis drôlement pressé de grandir, pour ne plus aller à l'école et pouvoir travailler dans un bureau, comme mon papa !

NICOLAS.





LUCIEN BARNIER

C'EST le matin du 12 avril 1960, à Londres : sur huit colonnes, la première page du quotidien « Daily Mail » proclame : « Les savants britanniques à la veille de faire la plus sensationnelle découverte depuis l'invention du radar : l'« œil sous-marin ». Ce nouvel appareil « verra » sous l'eau à 1 600 km à la ronde. La révélation court de capitale en capitale et boucle rapidement le tour de la terre, déclenchant ici de l'enthousiasme et là du dépit. On dit déjà que c'en est fait du sous-marin atomique dont la première qualité était justement de surgir aux lieux où on l'attendait le moins. Plus d'effet de surprise, puisque l'œil sous-marin peut regarder tout à loisir les évolutions les plus discrètes de l'adversaire.

« ŒIL » OU « OREILLE » ?

Une question, dès lors, obsède les spécialistes de la stratégie navale : que peut bien être ce fameux « œil sous-marin » ? Ce n'est sûrement pas un super-radar, car les ondes électromagnétiques ne pénètrent guère qu'à une trentaine de mètres dans l'eau. Est-ce un système basé sur la réflexion des ultra-sons, comme l'Asdic ? Non, la portée de 1 600 km est pour le moins quatre-vingts fois trop grande. J'ai interrogé dix des experts les plus éminents : et tous restent perplexes. L'un d'eux pourtant m'a dit : « Attendez voir... vous dites que l'œil sous-marin détecte tout ce qui bouge dans l'eau... Mais j'y suis, c'est un fantastique récepteur d'ultra-sons qui proviennent naturellement du battement des hélices de votre sous-marin. Bien sûr, les hélices vibrent : elles émettent donc des sons et des ultra-sons. Figurez-vous que les Anglais viennent

certainement d'inventer la fabuleuse oreille à écouter les gémissements d'hélices se trouvant à une distance de Londres à Lisbonne. »

Un commentateur britannique disait que l'« œil » mis au point par ses compatriotes pourrait facilement enregistrer les ultra-sons d'un moteur d'automobile à une centaine de kilomètres. Au cours d'une croisière en mer, vous apercevrez un jour quelque méchante bouée dérivant à des centaines de kilomètres des côtes. Vous penserez, apitoyé, qu'un pauvre bougre a fait naufrage : pas du tout, vous aurez tout simplement rencontré un de ces fabuleux « écouteurs » de sous-marins. Comment le reconnaître ? A dire vrai, je n'en sais encore rien. Il flotte, aux trois quarts enfoncé dans les

eaux. Un avion le largue ; et immédiatement il se met au travail. Son métier est tout d'abord d'écouter et ensuite de répéter ce qu'il apprend. Intelligente mécanique, n'est-ce pas ? On l'imagine bien, tressaillant parce qu'à plusieurs centaines de kilomètres, il a reconnu le bruit anormal d'une hélice qui vient de s'ébranler. Le voici fixant son « regard » vers sa proie invisible qui, elle, ne suspecte pas l'indiscret.

EN CARGO, A 150 KM/H

Et puis, un jour le « chien de garde des mers » recevra son fascicule de démobilisation ; il prendra du service dans le civil. Que guettera-t-il alors ?

Il jouera le rôle d'agent de la circulation, au sein du monde océanique. On lui demandera de régler le trafic des paquebots, des cargos, des pétroliers de la navigation sous-marine qui se prépare en ce moment même. J'ai vu naître cette époque des hallucinants mastodontes striés de hublots lumineux qui caracolent par 300 ou 500 mètres de fond et franchiront l'Atlantique à la vitesse de 150 kilomètres à l'heure. C'était il y a seulement quelques semaines, dans la charmante île de Wight j'ai vu les essais des maquettes et je connais la silhouette qui a été retenue pour être celle du premier navire atomique sous-marin à usage civil. Je me suis assis sur le chariot qui sert aux études de résistance des coques sous-marines. En un mot, j'ai assisté à la naissance de ce monstrueux cargo de 100 000 tonnes qui filera pourtant à une vitesse double de celle de l'orgueilleux « Queen Elizabeth ». Ce submersible aux dimensions inouïes sera,

aux navires de surface actuels, ce que les long-courriers sont aux classiques avions commerciaux. Il aura choisi, lui aussi, d'évoluer dans les régions calmes... celles de la mer. Le bateau aura enfin totalement copié le poisson ; et comme le poisson, il appliquera toutes ses forces à vaincre la seule résistance de l'eau. N'est-il pas, en effet, stupide de consacrer 90 % de l'énergie des moteurs d'un navire à lutter contre le vent et les vagues, lorsqu'on peut s'en dispenser ?

Petit à petit, les navires rejoindront ces zones calmes de la navigation profonde. Alors, il faudra créer des postes de commande, des dispatchings. Ce rôle d'organisation du trafic sous-marin incombera vers l'an 2000 à nos fameux « yeux sous-marins ».

UNE BELLE CARRIÈRE : AGENT SOUS-MARIN

Jalonnant les grandes artères et les carrefours des océans, les stations robots décideront des priorités, des ordres de marche. Dans les nœuds de circulation intense, il y aura des hommes logés à bord de ces stations de commandement, qui devront apporter au cerveau électronique le secours de leur intelligence humaine. Au fond, on aura tout simplement transposé dans l'océan le système de signalisation des villes. Ce système, en effet, combine les feux automatiques et les feux commandés à main, par l'agent, aux heures d'affluence. Voici donc une carrière du futur qui vous tentera peut-être. Vous en verriez, d'étranges ballets... par cinq cents mètres de fond !



en l'an 2000 L'ŒIL SOUS-MARIN RÈGLERA LA CIRCULATION PAR 500 MÈTRES DE FOND

LE SOUS-MARIN EST ACCROCHE AU FAISCEAU DE L'« ŒIL » GUETTEUR. COMME L'EST LE POISSON A LA LIGNE DU PÊCHEUR.



DE CET OBSERVATOIRE SOUS-MARIN, VOUS EN VERRIEZ D'ÉTRANGES BALLETS DE NAVIRES !

Les secrets « chiffrés » du « CARNET DE BORD »

Vous êtes des milliers désormais à posséder notre Carnet de Bord-Pilote, et parmi ces milliers, quelques-uns se montrent — à juste raison d'ailleurs — plus curieux que leurs camarades ; oui, ceux qui nous écrivent pour nous demander : « Au fait, ce numéro matricule, comme vous l'appellez, ce numéro interminable écrit à la main au bas de la première page du Carnet de Bord, que signifie-t-il ? » Nous comprenons leur trouble ; aussi allons-nous sans plus attendre lever le voile sur ce petit secret. Pour cela, prenons un exemple précis, celui de Michel BRUS, 133, rue Saint-Dominique — qui précisément, nous a adressé une lettre à ce sujet — et dont le numéro s'écrit : 1 50 A 3 4 10 75 400. A quoi chacune des parties de ce matricule correspond-elle ?

1 : c'est le chiffre du sexe ; 1 pour les garçons, 2 pour les filles.

50 : c'est l'année de naissance.

A Colette DUVAL
B Jean ROSTAND
C Michel VANNIER
D Roberto BENZI
E Claude LUTER
F FERNANDEL
G Joséphine BAKER

H Bertrand FLORNOY
I Le Dr MERY
J Gilbert CESBRON
K Pierre LAZAREFF
L Jean GRANDMOUGIN
M CHRISTIANE
N Alain BOMBARD

O Amédée GORDINI
P Maurice TRINTIGNANT
Q Raymond KOPA
R Jacques FAIZANT
S Michel SELDOW
T Léon BIANCOTTO
U Louise BOBET

3, 4, 10 : ces chiffres sont ceux des activités préférées de Michel Brus. Il vous sera facile de les identifier en consultant

1. VOYAGES
2. JOURNALISME
3. AUTOMOBILE
4. AVIATION
5. SPORTS
6. MARINE
7. SCIENCES
8. INDUSTRIE

9. MUSIQUE
10. MODELES REDUITS
11. BRICOLAGE
12. ARTS (PEINTURE ET SCULPTURE)
13. SPECTACLE
14. LECTURE
15. PHOTO-CINEMA

16. HISTOIRE
17. PHILATELIE
18. RADIO-TELEVISION
19. ANIMAUX
20. ACTIVITES FILLES
21. CAMPING - PLEIN AIR
22. LANGUES ETRANGERES
23. GEOGRAPHIE

75 : c'est le numéro minéralogique du département (le même que celui des voitures) ; en l'occurrence, il s'agit ici de la Seine, puisque Michel Brus habite dans le 7^e arrondissement, à Paris.

400 : nous arrivons maintenant à la dernière tranche du matricule, celle qui indique la « position » du détenteur du Carnet de Bord dans le départe-

A : c'est le rappel du parrain ou de la marraine choisis.
Voici les lettres de tous les parrains et mairaines du Carnet de Bord-Pilote :

ci-dessous le tableau général des activités :

ment. Michel porte le n° 400, c'est-à-dire, l'un des tout premiers de la Seine. Vous voilà maintenant éclairés, tout au moins si vous êtes déjà titulaires de votre Carnet de Bord ou en passe de le devenir (vous pouvez alors, à défaut de connaître votre matricule en entier, l'établir en grande partie vous-même en attendant que nos services vous le révèlent complètement).

Si vous ne faites pas encore partie de ce groupe des Pilotes de la première heure, il ne tient qu'à vous de le rejoindre en collectionnant dix bons Carnets de Bord (voir instructions en bas et à droite de la page 31). Mais il existe hélas ! une troisième catégorie de lecteurs : celle des... étourdis (reproche très amical !), c'est-à-dire ceux d'entre vous qui ont fait leur demande il y a quelque temps déjà, mais sans s'en tenir à nos instructions précises ! Et ils sont nombreux, trop nombreux ! Savez-vous par exemple, combien de Carnets de Bord sont retenus dans notre secrétariat ?

319 pour adresses incomplètes ! L'absence de la rue ou même de la ville dans l'adresse que ces lecteurs nous ont indiquée empêche absolument l'envoi des carnets à leurs titulaires pourtant parfaitement en règle par ailleurs. C'est gentil de marquer sur le questionnaire que nous envoyons à chacun : rue Jean-Jaurès, par exemple, ou place de la Gare, l'ennui c'est qu'il existe en France quelques centaines de rues ou de places du même nom !

367 d'entre vous ont d'autre part négligé

C'est par centaines que les lecteurs de « Pilote » participent chaque jour au GRAND CONCOURS organisé par notre journal dans les villes où passe LE GRAND CIRCUS DE FRANCE. Il s'agit de découvrir des erreurs sur un dessin représentant le chapiteau de RADIO-LUXEMBOURG et sa formidable caravane ! Les gagnants trouvent à la voiture numéro 101 non seulement l'accueil du sympathique Jean Merer, mais des places pour assister à la représentation dans la loge réservée à « Pilote », ou encore des abonnements à leur journal favori.

de nous adresser leur photo ! Le Carnet de Bord est une pièce sérieuse, comment nos services peuvent-ils l'établir s'ils ne disposent pas de tous les éléments requis !

Tout cela revient à dire que si vous n'avez pas encore reçu votre Carnet de Bord dans les délais raisonnables, après en avoir fait la demande (à votre avis) exactement comme nous le prescrivons, n'hésitez pas à écrire à « Pilote » (service du Carnet de Bord) une lettre de réclamation contenant (à tout hasard !) une seconde fois tous les renseignements que nous vous avons précédemment demandés, ceci afin d'éviter de nous maudire (de toute façon, nous ne vous en voudrions pas !) et surtout de perdre peut-être l'occasion de profiter de tous les avantages attachés au Carnet de Bord. Beaucoup d'entre vous commencent, en effet, aussi bien à Paris qu'en province, à goûter ces avantages, dont nous vous parlerons bientôt.

Jean DONGUES.

LA SEMAINE PROCHAINE : SUR LE FRONT DU CARNET DE BORD



BISON NOIR

Un convoi d'or destiné à l'armée du général Custer est placé sous la protection de Bison Noir et du sergent Benton. Trois bandits décident de s'approprier l'or. Parmi ceux-ci se trouve le lieutenant Craig, déserteur, qui blesse Benton dans une rencontre.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER

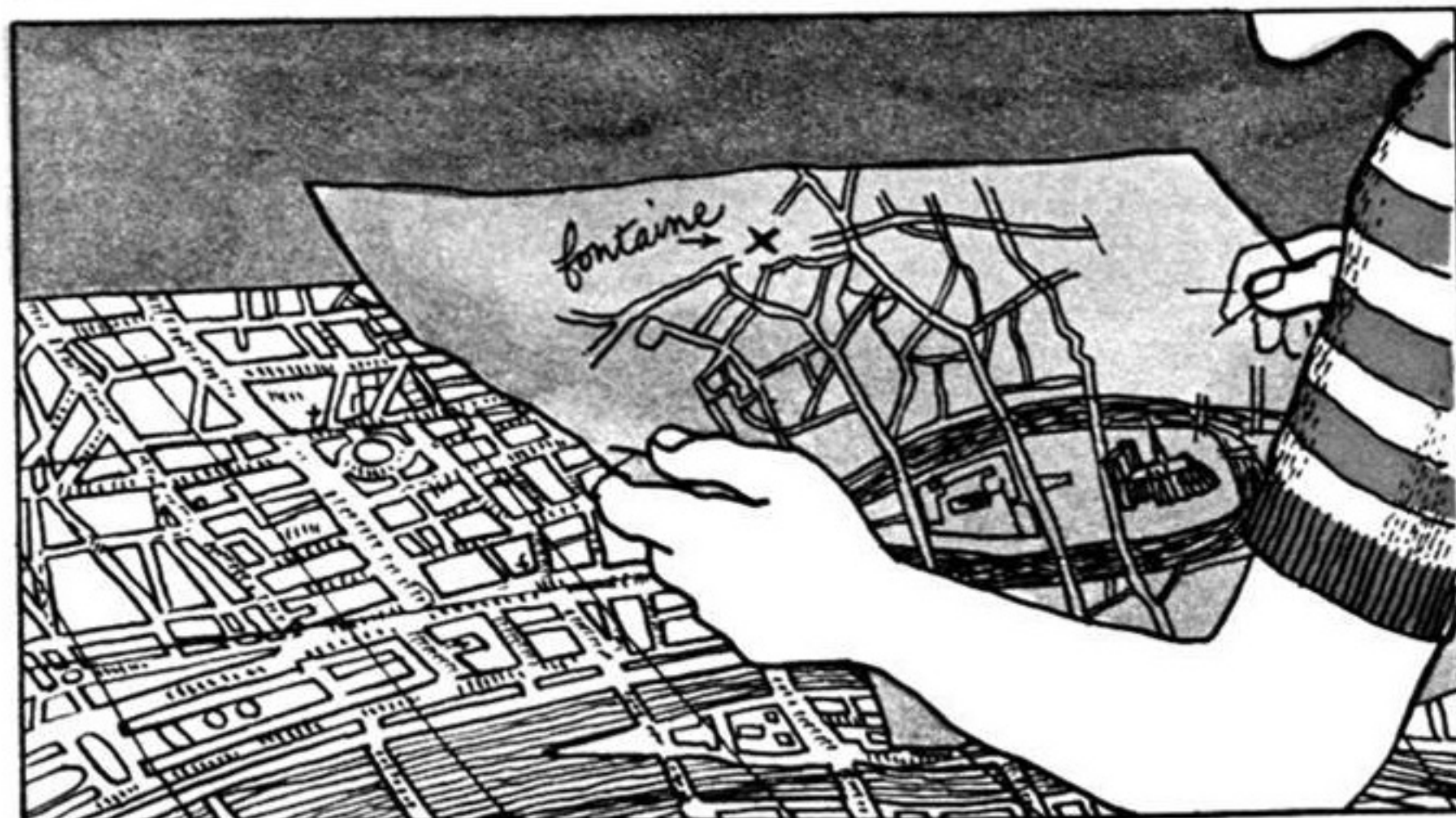


P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — Dans l'espoir de découvrir le fabuleux trésor caché par le comte de Mari-
posa, P'tit-Pat, ses amis
(et ses ennemis) enquêtent.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI



**18
JUIN
1940**

L'APPEL de DE GAULLE rendait sa fierté à la France

A TOUS LES FRANÇAIS

*La France a perdu une bataille!
Mais la France n'a pas perdu la guerre!*

Des gouvernants de rencontre ont pu capituler, cédant à la panique, oubliant l'honneur, livrant le pays à la servitude. Cependant, rien n'est perdu!

Rien n'est perdu, parce que cette guerre est une guerre mondiale. Dans l'univers libre, des forces immenses n'ont pas encore donné. Un jour, ces forces écraseront l'ennemi. Il faut que la France, ce jour-là, soit présente à la victoire. Alors, elle retrouvera sa liberté et sa grandeur. Tel est mon but, mon seul but!

Voilà pourquoi je convie tous les Français, où qu'ils se trouvent, à s'unir à moi dans l'action, dans le sacrifice et dans l'espérance.

Notre patrie est en péril de mort.
Luttons tous pour la sauver!

VIVE LA FRANCE !

J. de Gaulle
GÉNÉRAL DE GAULLE

QUARTIER GÉNÉRAL
(1, CARLTON GARDENS,
LONDON, S.W.2)



AU MUSÉE DE L'HISTOIRE, CES DEUX DOCUMENTS

Voici le texte de la célèbre proclamation du général de Gaulle, le 18 juin 1940. Le disque enregistré par la B.B.C. a été détruit par un bombardement. Il ne reste que des extraits, repris sur une bande magnétique enregistrée... par les services d'écoute allemands. Cette photo du général a été répandue clandestinement en France occupée.

JUIN 1940! Le front de la Somme est crevé par Rommel qui envahit la Normandie. La Seine est passée le 8, à Vernon. Le 9, les troupes de l'Aisne cèdent à leur tour et les chars de Guderian se précipitent vers la frontière suisse qui est atteinte le 15. Les forces de la Ligne Maginot sont encerclées. Paris est pris le 14 juin.

Devant cette situation désespérée, le chef du gouvernement, M. Paul Reynaud, a vainement demandé l'assistance immédiate des Etats-Unis qui ne sont pas encore prêts à entrer en guerre. Le 16 juin, il se résigne à donner sa démission et M. Lebrun, président de la République, fait appel au maréchal Pétain pour constituer un nouveau gouvernement qui, dans la nuit du 16 au 17, prend la lourde décision de demander aux Allemands les conditions d'un armistice. La nouvelle est annoncée aux Français le 17 juin, à midi, par un discours radio-diffusé du maréchal Pétain. Après s'être entendu avec Mussolini, Hitler accepte les pourparlers et l'armistice avec l'Allemagne est conclu le 22 juin, à Rethondes, dans le wagon même où Foch avait dicté l'armistice de 1918.

Vingt-quatre heures après l'annonce de la demande de l'armistice, la radio anglaise diffusait l'appel d'un général dont le nom était à peine connu en France en dehors des milieux militaires. Il s'agissait du général de Gaulle, tout nouvellement promu, que, le 6 juin, M. Paul Reynaud avait pris comme sous-secrétaire d'Etat à la Guerre. Voici comment, dans les premières colonnes de ses « Mémoires de guerre » (1), de Gaulle raconte lui-même ces moments historiques :

POURSUIVRE la guerre? Oui, certes! Mais pour quel but et dans quelles limites? Beaucoup, lors même qu'ils approuvaient l'entreprise, ne voulaient pas qu'elle fût autre chose qu'un concours donné, par une poignée de Français, à l'empire britannique demeuré debout et en ligne. Pas un instant je n'envisageais la tentative sur ce plan-là. Pour moi, ce qu'il s'agissait de servir et de sauver, c'était la nation et l'Etat.

Je pensais, en effet, que c'en serait fini de l'honneur, de l'unité, de l'indépendance, s'il devait être entendu que, dans cette guerre mondiale, seule la France aurait capitulé et qu'elle en serait restée là. Car, dans ce cas, quelle que dût être l'issue du conflit, que le pays, décidément vaincu, fût un jour débarrassé de l'envahisseur par les armes étrangères ou qu'il demeurât asservi, le dégoût qu'il aurait de lui-même et celui qu'il inspirerait aux autres empoisonneraient son âme et sa vie pour de longues générations. Quant à l'immédiat, au nom de quoi mener quelques-uns de ses fils à un combat qui ne serait plus le sien? A quoi bon fournir d'auxiliaires les forces d'une autre puissance? Non! Pour que l'effort en valût la peine, il fallait aboutir à remettre dans la guerre, non point seulement les Français, mais la France.

Cela devait comporter : la réapparition de nos armées sur les champs de bataille, le retour de nos territoires à la belligérance, la participation du pays lui-même à l'effort de ses combattants, la reconnaissance par les puissances étrangères du fait que la France, comme telle, aurait continué la lutte, bref, le transfert de la souveraineté, hors du désastre et de l'attentisme, du côté de la guerre et, un jour, de la victoire.

Ce que je savais des hommes et des choses ne me laissait pas d'illusions sur les obstacles à surmonter.

Quant à moi, qui prétendais gravir une pareille pente, je n'étais rien, au départ. A mes côtés, pas l'ombre d'une force, ni d'une organisation. En France, aucun répondant et aucune notoriété. A l'étranger, ni crédit, ni justification. Mais ce dénuement même me traçait ma ligne de conduite. C'est en épousant, sans ménager rien, la cause du salut national que je pourrais trouver l'autorité. C'est en agissant comme champion inflexible de la nation et de l'Etat qu'il me serait possible de grouper, parmi les Français, les consentements, voire les enthousiasmes, et d'obtenir des étrangers respect et considération.

La première chose à faire était de hisser les couleurs. La radio s'offrait pour cela. Dès l'après-midi du 17 juin, j'exposai mes intentions à M. Winston Churchill. Naufragé de la désolation sur les rivages de l'Angleterre, qu'aurais-je pu faire sans son concours? Il me le donna tout de suite et mit, pour commencer, la B.B.C. à ma disposition. Nous convinmes que je l'utiliserais lorsque le gouvernement Pétain aurait demandé l'armistice. Or, dans la soirée même, on apprit qu'il l'avait fait. Le lendemain, à 18 heures, je lus au micro le texte que l'on connaît. A mesure que s'envolaient les mots irrévocables, je sentais en moi-même se terminer une vie, celle que j'avais menée dans le cadre d'une France solide et d'une indivisible armée. A quarante-neuf ans, j'entrais dans l'aventure, comme un homme que le destin jetait hors de toutes les séries.

(1) Plon, éditeur.

J. de Gaulle

UN COLONEL DE CHARS CONTRE HITLER ET MUSSOLINI



Tandis que M. Albert Lebrun, président de la République, se fait expliquer par le colonel Charles de Gaulle une manœuvre de chars de la V^e Armée...



...Les deux alliés, Mussolini et Hitler (entre eux, le comte Ciano, ministre et gendre du Duce), se congratulent.

10 DIVISIONS A PARIS UN BATAILLON A LONDRES



Ce document montre l'entrée des Allemands à Paris. Les troupes font résonner sous leurs bottes le sol de la Concorde.



A Londres, pendant ce temps, devant Carlton Gardens, siège des F.F.L., revue d'une poignée de volontaires français.

DES GOSSES CONTRE LES PANZER DIVISIONS

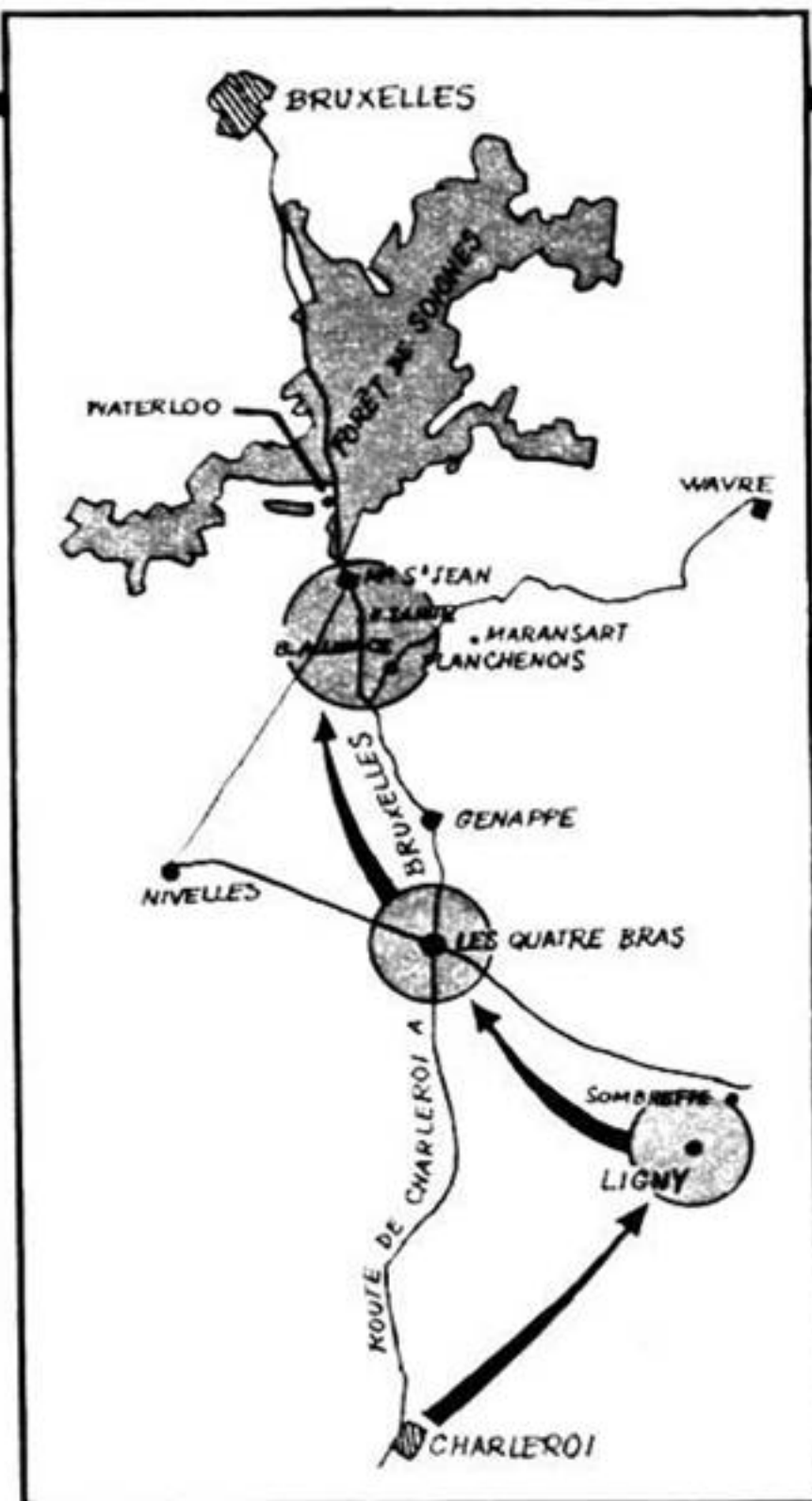
Ce premier noyau de la France Libre comportait de toutes jeunes recrues, parfois même des enfants. L'âge légal pour postuler un engagement était de 16 ans, mais celui-là n'avait que 13 ans et avait caché son âge. Touché par tant d'héroïsme, on avait feint de le croire. Ces gosses, finalement, devaient faire reculer les lourdes Panzer-Divisions allemandes.



18
JUN
1815

WATERLOO

OÙ LE DESTIN FRAPPA 3 FOIS



15 JUIN 1815. La campagne de Belgique s'ouvre alors que l'armée française est concentrée à la frontière, sur la rive droite de la Sambre : 128 000 hommes et 344 canons, soit 20 divisions d'infanterie, 14 de cavalerie, 31 batteries à pied et 16 à cheval, le grand parc avec ses équipages de ponts et ses ouvriers.

Face à elle, les Anglais avec 95 500 hommes, 186 bouches à feu et une batterie de fusées (mais oui, déjà !); les Prussiens avec 124 000 hommes et 312 canons.

Trois jours plus tard, l'armée française sera disloquée, hachée.

Le 20 juin, à Laon, Napoléon tentera vainement d'en rassembler quelques débris. Exactement trois mois auparavant, le 20 mars, l'Empereur, retour de l'île d'Elbe, avait couché aux Tuileries, d'où Louis XVIII venait de fuir. A retour fulgurant, chute foudroyante.

Un nouveau règne de trois mois pour Napoléon, et, comme pressé d'en finir, le Destin allait brusquer les choses en trois jours, faisant échec et mat en trois coups au cours d'une troisième bataille !

PELOTER AVANT PARTIE...

Nous sommes donc au 15 juin. Il est trois heures du matin. Le Destin vient de faire signe à l'Empereur en son quartier général de Beaumont. L'armée s'ébranle.

Charleroi est enlevé, les Prussiens culbutés et Napoléon prend position entre les deux armées ennemies. Escarmouche qui coûte 1 500 hommes au roi de Prusse...

Les Prussiens sont basés sur Liège, les Anglais sur Bruxelles. Leur point de jonction se situe inéluctablement au long de la chaussée de Namur à Bruxelles, passant par Sombreffe et les Quatre-Bras. L'Empereur décide donc de se porter, avec la droite et le centre de son armée, sur Sombreffe, pour faire face aux Prussiens, tandis que Ney et la Garde tiendront tête aux Anglais aux Quatre-Bras. Manœuvre classique qui réussit, malgré les hésitations de Ney, qui obligent Napoléon à ne livrer bataille à Blücher que le 16, à Ligny, en avant de Sombreffe.

I. 16 JUIN - LIGNY. — De 3 à 9 heures du soir, l'armée française bataille durement contre les Prussiens. Ney, sommé de détacher un corps sur les arrières de Blücher, n'obéit pas, et Napoléon, voyant ses ordres inexécutés, lance une attaque impétueuse de sa Garde et coupe la ligne prussienne au-dessus de Ligny : les Prussiens sont rejetés au-delà de Sombreffe avec des pertes immenses, et Napoléon reste maître de la chaussée de Namur à Bruxelles. ET D'UNE. Le Destin a joué pour Napoléon, la bataille de Ligny est gagnée.

Mais que fait Ney ? Ney, aux Quatre-Bras, a perdu sa journée en allées et venues, craignant d'avoir à combattre seul l'armée anglaise tout entière. « Cela l'a rendu inutile à tout le monde. »

Napoléon prend donc la chose en main. Dès le soir du 16, il détache son aile droite sous le maréchal Grouchy avec mission de poursuivre les Prussiens, mais en lui recommandant expressément de toujours communiquer avec lui. Grouchy promet, mais suivra-t-il ces instructions ? Sera-t-il victime de l'acharnement du Destin qui mettra obstacle aux liaisons ? Grouchy va son chemin.

Napoléon lui a confié les corps de Vandamme et de Gérard. Avec le corps de Lobau, la Garde et la réserve de cavalerie, l'Empereur se porte vers les Quatre-Bras pour rallier et épauler Ney, avant d'aborder les Anglais.

II. 17 JUIN - AUX QUATRE-BRAS. — La matinée s'avance. Ney est demeuré immobile, plein de pusillanimité, dans la crainte de voir toute l'armée anglaise lui tomber dessus, et attendant l'arrivée de Napoléon. Le temps passe et ce retard retient longtemps l'armée au passage des Quatre-Bras. Pour comble de malchance, un orage subit fait du champ de bataille un vaste marécage... Le moral des troupes est mauvais. Toutefois, Napoléon fonce. Le coup de boutoir repousse les Anglais, mais ne les entame pas. La bataille des Quatre-Bras est terminée. Résultat : l'ar-

gagne un tertre en avant de la ferme de la Belle-Alliance, envoie un nouveau courrier à Grouchy pour lui ordonner de venir se placer sur sa droite, et attend...

III. HOUGOMONT. — Tout est en place sur l'échiquier. Désormais, le Destin joue et gagne... ET DE TROIS. Les terres sèchent lentement, une brume légère flotte. A onze heures et demie, la bataille de Waterloo commence, ce 18 juin 1815...

Le roi Jérôme, commandant une division du 2^e corps, commence l'attaque sur la gauche, en marchant sur la ferme d'Hougomont, crénelée comme une forteresse par les Anglais, lesquels ne se font pas faute d'y envoyer leurs meilleures troupes. Avec une opiniâtreté dont elles feront preuve jusqu'au désespoir, toute la journée, les troupes anglaises résistent. On s'épuise, du côté français, à enlever

ces positions. Les gains sont insignifiants.

Première alerte : une reconnaissance de cavalerie légère vient annoncer que des troupes sont en vue, à droite, dans le lointain, et que ces troupes sont prussiennes... L'après-midi commence à peine.

L'Empereur envoie un nouvel aide de camp à Grouchy pour le presser de faire mouvement, et charge le comte de Lobau de contenir l'attaque possible des Prussiens en avant de Planchenois, tandis que, les Anglais se montrant de plus en plus coriaces, l'attaque sur Hougomont est abandonnée.

LA HAIE-SAINTE

Désormais, l'attaque se porte en direction de la Haie-Sainte, afin de couper la gauche des Anglais du mont Saint-Jean. C'est Ney qui dirige. Nos soldats enlèvent les vergers, les communs, mais ne peuvent chasser les Anglais de la ferme. Une nouvelle fois... le corps d'Erlon entre dans la bagarre. Les dragons écossais sabrent notre infanterie, qu'une brigade de cuirassiers sauve du désastre en hachant les Ecossais. L'affaire est sanglante, confuse, atroce, tandis que les troupes de Lobau traversent le champ de bataille pour aller se heurter aux Prussiens qui, de plus en plus nombreux, pressent notre droite...

Tout devient dramatique. Napoléon est sombre. Ney reçoit l'ordre de s'emparer de la Haie-Sainte coûte que coûte, pour assurer un point d'appui au centre, jusqu'à ce que la portée des attaques prussiennes soit confirmée. Ney obéit et enlève la Haie-Sainte, repousse la cavalerie anglaise, qui semble abandonnée, agit sans ordres précis, entraîne successivement les cuirassiers, puis la réserve de cavalerie, puis toute la cavalerie de la Garde dans une suite de charges titanesques. Il est environ 5 heures du soir. Le Destin a frappé une première fois ; avec l'échec sur Hougomont, il va frapper une seconde fois.

Sous la poussée extraordinaire de ces masses d'hommes et de chevaux, sous les coups de boutoir désespérés, la ligne anglaise cède, la division Alten est enfoncée, Picton est atteint, Wellington est « acculé dans les bois ». Ney charge, recharge, indomptable, déchiré, sans chapeau, furieux, désespéré, accomplissant des prodiges, mais ne pouvant emporter la décision. Il fait demander de l'infanterie à l'Empereur pour achever le sanglant travail... LE SECOND COUP EST FRAPPE.

Napoléon n'a plus d'infanterie disponible. Hachée devant Hougomont, devant la Haie-Sainte, s'usant devant les Prussiens par-devant Planchenois, elle n'en peut plus. Il ne reste plus que la Garde !

LA FIN

Napoléon fait dire à Ney de se maintenir sur le plateau le plus longtemps possible, promettant, dès qu'il en aura fini avec les Prussiens, de venir achever les Anglais... La Garde entre dans la danse et culbute von Bulow avec de grandes pertes. L'Empereur croit, cette fois, pouvoir en finir. La Garde est ramenée de la droite au centre et formée en colonnes d'attaque, face aux Anglais. La lutte est atroce, les Anglais plient. Hélas ! Le troisième corps prussien, le dernier, celui de Ziethen, arrive sur l'extrême-droite. Ils sont tous là, sauf Grouchy. C'est la fin.

LE TROISIEME COUP EST FRAPPE...
Henri DIMPRES.

NOTRE PILOTORAMA EN PAGES SUIVANTES

LA GARDE A PIED A WATERLOO

ACTE I. — La Garde à cheval s'est épuisée dans les charges sur le mont Saint-Jean : reste la Garde à pied.

C'est vers six heures et demie que Blücher donne l'ordre au général prussien Hiller d'enlever Planchenois afin de déboucher sur les arrières de l'armée française. Hiller forme six bataillons et les lance en avant. Décimés, les bataillons d'Hiller refluent. On lui adjoint huit autres bataillons. Ce sont donc quatorze bataillons prussiens qui s'élancent face à la Jeune Garde de Duhesme, qui tient le village. La Jeune Garde plie sous le nombre.

A la Vieille Garde de tout réparer. Un bataillon du 2^e Grenadiers, un autre du 2^e Chasseurs, sont lancés sur les 14 bataillons prussiens et les rejettent jusqu'au village de Maransart. Refoulés à leur tour, les grognards s'accrochent et tiennent dans Planchenois.

La redoutable attaque des Prussiens semblant repoussée, Napoléon respire et songe aux Anglais. Il va jeter sur eux sa dernière réserve...

Sur 24 bataillons de la Garde (13 000 hommes) réduits à 23 après Ligny, 8 de la Jeune Garde se sont épuisés à Planchenois et les débris des 2 bataillons de la Vieille Garde qui ont rétabli la situation demeurent dans le village. Des 13 bataillons restants, l'un est établi en carré à l'embranchement du chemin de Planchenois avec la chaussée de Charleroi pour couvrir notre ligne de communication. Deux bataillons du 1^{er} Grenadiers demeureront à Rosomme, au quartier général, pour parer à tout accident.

ACTE II. — Les dix bataillons restants, représentant environ 6 000 « honnêtes à poils », tous soldats éprouvés et vieillards sous le harnois, résolus à vaincre ou à mourir, constituent une force capable d'enfoncer n'importe quelle ligne d'infanterie. Wellington n'a plus qu'à bien se tenir...

Les grognards, calmement, se forment en colonnes. On entend quelques coups de feu vers Papelotte. Les troupes de Durutte abandonnent la position au cri de « Sauve qui peut ! ». C'est l'arrivée en force de Ziethen qui fait refluer les troupes de ligne affaiblies et fatiguées... Dans le même temps, la cavalerie de Ney, épuisée et qui se tenait sur le mont Saint-Jean, se met à flotter.

Napoléon n'hésite pas. Sous Friant, il lance 4 bataillons sur les Anglais, disposant les 6 autres diagonalement, de la Haie-Sainte à Planchenois, afin de relier son centre à sa droite menacée par les Prussiens.

mée anglaise s'arrête sur la route de Bruxelles et s'établit en avant de la forêt de Soignes, sur le plateau du mont Saint-Jean. ET DE DEUX.

Les pièces sont en place sur l'échiquier du Destin. Où en sommes-nous ? La bataille des Quatre-Bras est gagnée. Grouchy, qui a poursuivi inutilement les Prussiens sur la route de Namur, s'aperçoit, au soir, de leur marche sur Wavre. Il peut encore, en partant vers 4 heures, le 18, les couper dans toutes les directions. Le fera-t-il ?

Nous sommes au soir du 17 juin. Napoléon observe plusieurs fois les Anglais au cours de la nuit. Leur résolution de livrer bataille pour interdire la route de Bruxelles ne fait aucun doute.

La pluie orageuse tombe sur les troupes harassées, détrempé tout, interdit le repos. Le ravitaillement n'a pas suivi. La nuit est atroce.

L'orage cesse vers six heures du matin. Drouot, au nom de l'artillerie, déclare qu'il sera impossible de manœuvrer avant dix ou onze heures du matin. Contraint, l'Empereur se rend à ces raisons, sommeille quelques instants, met au point un plan qui consiste à culbuter la gauche des Anglais sur leur centre, pour leur enlever, ensuite, la chaussée de Bruxelles, seule issue à travers la forêt de Soignes.

A l'aube, on distribue aux troupes un peu d'eau-de-vie et, rarement, un quinon de pain. Autant dire qu'on se battra tout le jour le ventre creux. Napoléon

9 heures du soir, devant la Haie-Sainte, parmi les débris des cinq derniers bataillons de la Garde, Napoléon cherche à se faire tuer. D'après une estampe populaire qui, dans sa naïveté, restitue à merveille le climat de ces dramatiques instants.



NOTRE PROCHAIN PILOTORAMA "LES 24 HEURES DU MANS"

Aigle de shako d'officier de chasseurs à pied auxiliaires de la Jeune Garde.

WATERLOO

(1) Plaque de shako de la Jeune Garde.

(A) LE CHAMP DE BATAILLE ENTRE 5 ET 6 HEURES DU SOIR

(2) Le maréchal Ney conduisant la charge des cuirassiers.
(3) Cuirassiers du général Milhaud (26 escadrons : 3 500 hommes).
(4) Trompette. — (5) Officier.

ARMÉE ANGLAISE

(6) Division Alten.
(7) Troupes de Picton.
(8) Infanterie légère.
(9) Écossais de Picton.
(10) Infanterie de ligne.

TOPOGRAPHIE

(11) Mont Saint-Jean.
(12) Forêt de Soignes.
(13) Smohain.
(14) La Haie-Sainte.
(15) Papelotte.
(21) Planchenois. (La gauche du champ de bataille, vers Hougomont, n'est pas visible sur notre reconstitution. Voir notre plan (A1)).

ORDRE DE BATAILLE VERS 5 HEURES ½ DU SOIR

ARMÉE FRANÇAISE

(16) Domont. — (17) Subervie. — (18) Drouet d'Erlon. — (19) Jacquinot. — (20) Lobau. — (22) Jeune Garde avec Lefèvre-Desnouettes. — (23) Vieille Garde sous Cambronne (devant Hougomont — voir (A1) — Reille, Kellermann et Guyot).

ARMÉE PRUSSIENNE

(24) Bulow. — (25) Ziethen. — (26) Blücher.

(A1) POSITIONS DES ARMÉES ENTRE 5 ET 6 HEURES DU SOIR

(27) Armée anglaise. — (28) Armée française. — (29) Jeune Garde. — (30) Vieille Garde avec Napoléon. — (31) Colonnes prussiennes.

(B) NAPOLEON DANS LE CARRÉ DU 1^{er} DE GRENADIERS A 10 HEURES DU SOIR

(B1) ATTAQUES ET MARCHÉ DES CARRÉS DE LA GARDE IMPÉRIALE

(32) Carrés de la Vieille Garde à Planchenois.
(33) Carré du 1^{er} de grenadiers au terme de sa retraite.
(34) Débris de l'armée française.
(35) Cavalerie anglaise.
(36) Cavalerie prussienne.
(37) A onze heures du soir, Napoléon quitte le carré à Genappe.



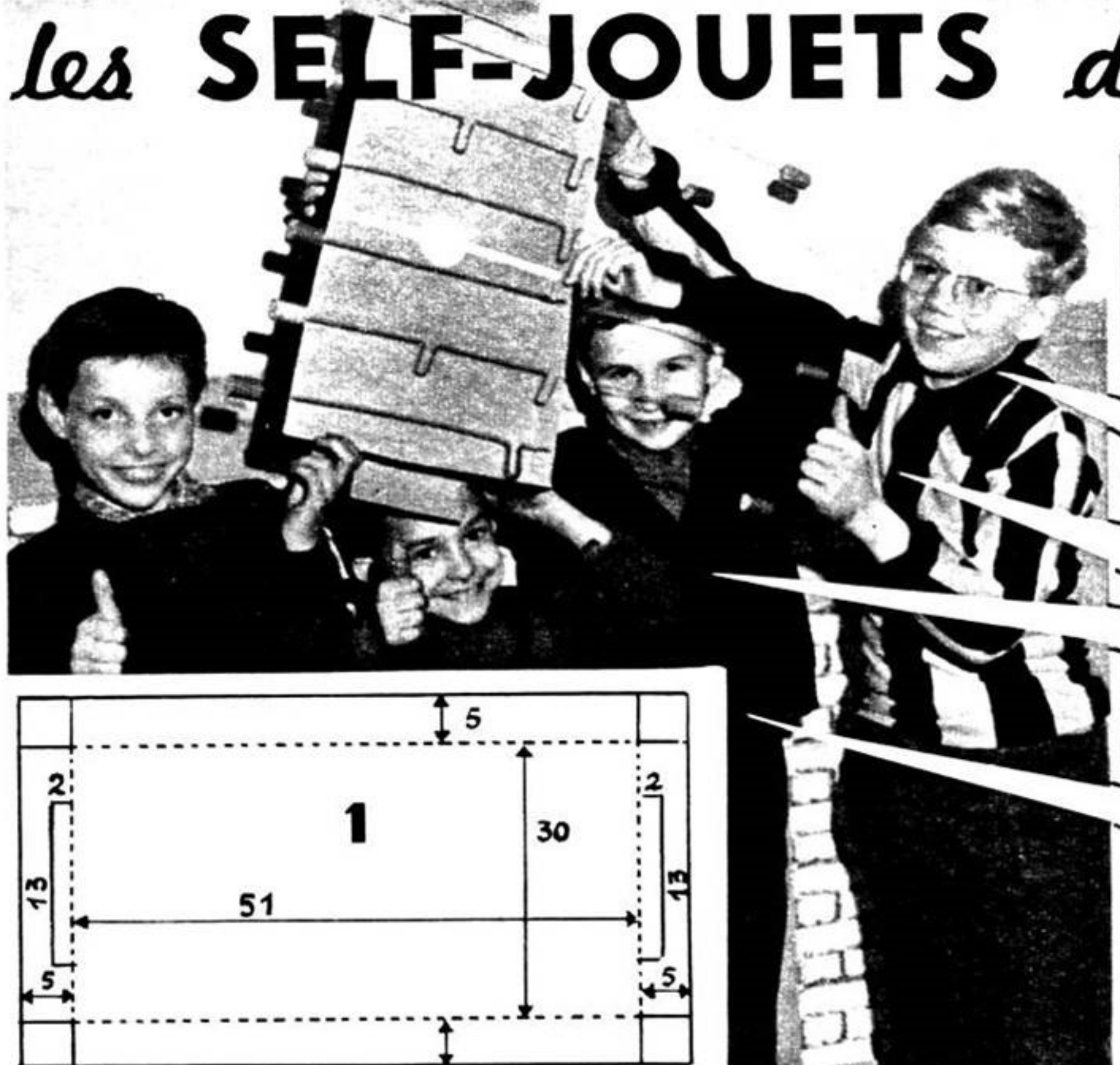
HENRI DIMPRE.





(B)

Pilote



Amis de « Pilote », voici notre terrain de foot ! Les parties sont du tonnerre ! Regardez le plan (1), vous le découperez dans du carton.

LE MATERIEL

Pas grand-chose (2), il se résume à du fil de fer assez gros, seize bouchons et cinq billes.

Vous découperez le carton et le pliez au pointillé (3). Collez les angles et maintenez le séchage par des pinces à linge (4).

Collez sous le jeu quatre bouchons (5).

Faites les deux buts en collant une bande de carton de 13x6 cm (A).

Vous pliez cette bande et en collez une partie sous la bande (B).

Collez ensuite les coins (C) et (D) (6).

Voyez en (7) un des deux buts terminé.

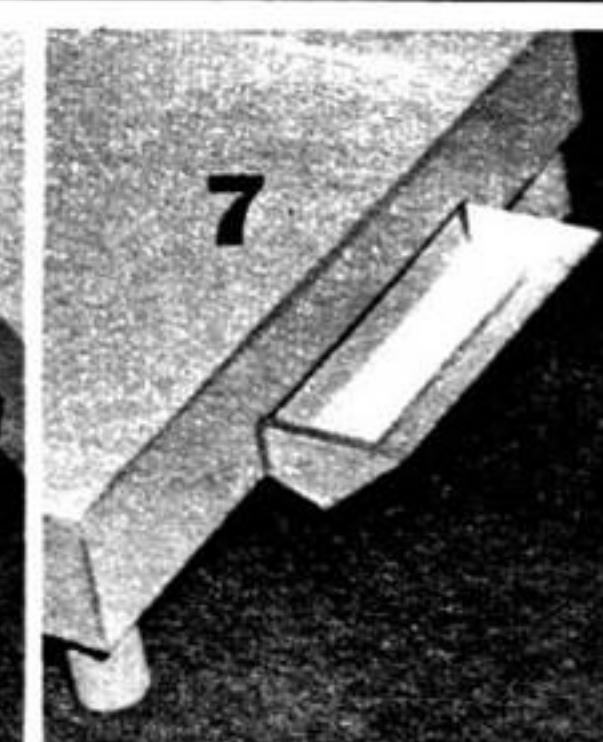
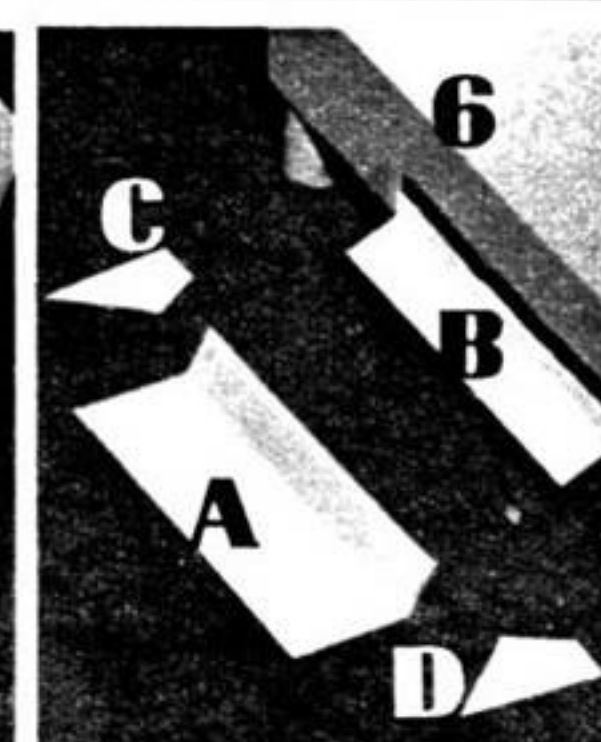
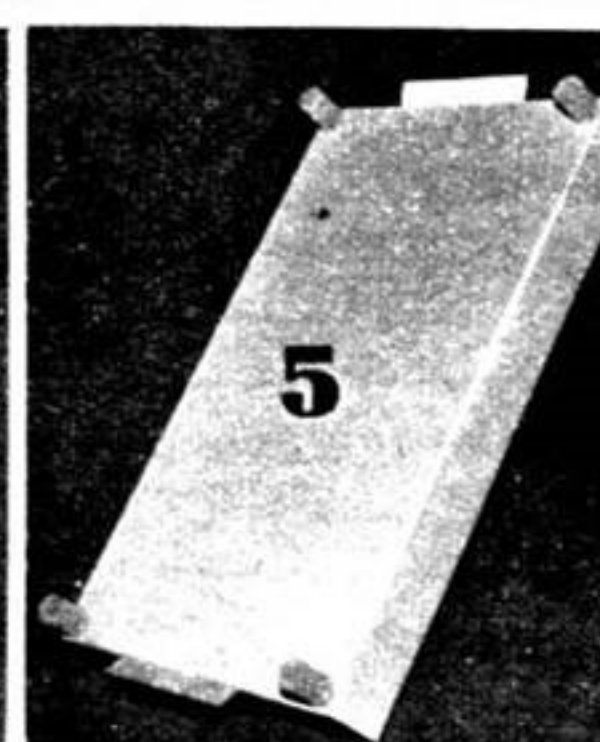
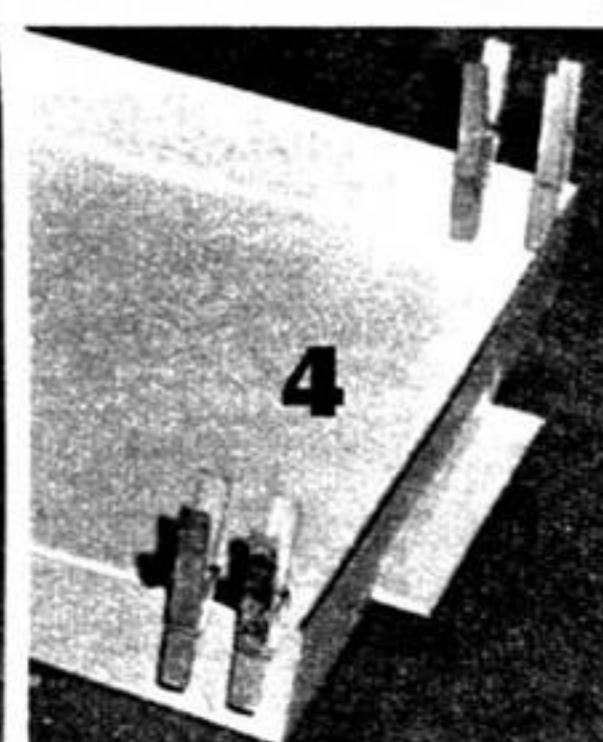
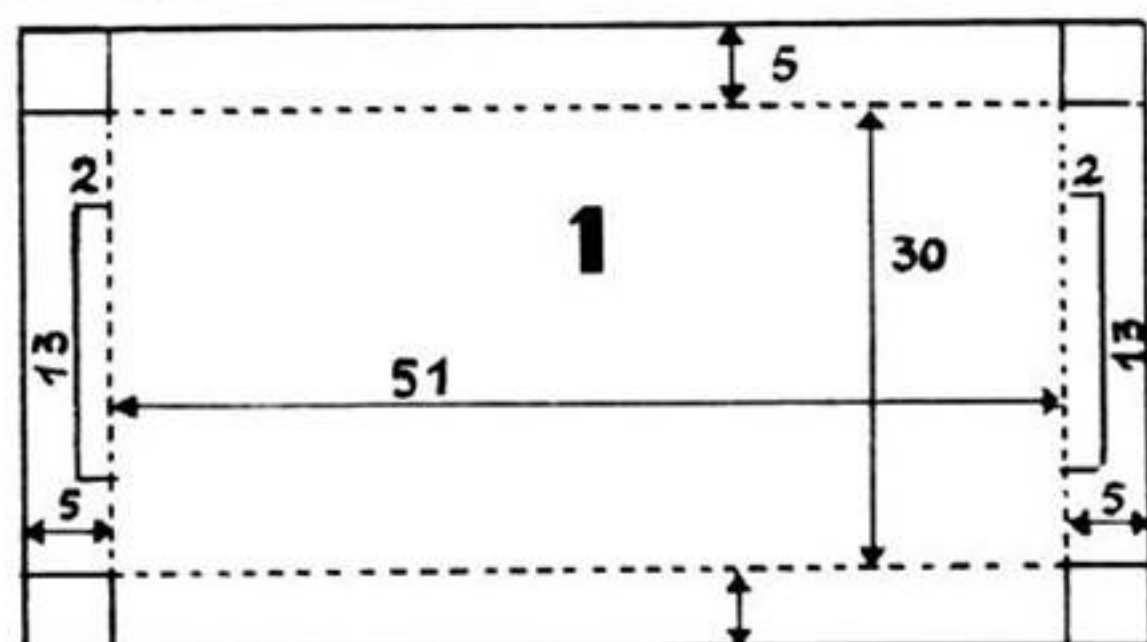
Quant aux tiges à billes (8) qui actionneront les billes, coupez quatre fils de fer de 77,7 cm pour obtenir quatre fois le modèle (D). Puis deux tiges de 66,5 cm pour obtenir deux fois le modèle (E). Piquez ces six tiges à billes dans les bords du jeu à 5 mm du haut et espacées chacune de 8,5 cm. Les tiges des goals seront piquées à 4 cm des buts. Vous emboîterez douze bouchons aux extrémités des tiges en recourbant et encastrant les crochets (F) (fig. 9).

Vous peindrez une couleur par camp. Exemple : les billes et les bouchons (G), (H), (I) (fig. 10) seront rouges et les autres bleus.

Voyez, en fig. 11, la marge de possibilité des tiges pour aller chercher les billes, les bouchons pouvant se porter au bord du terrain.

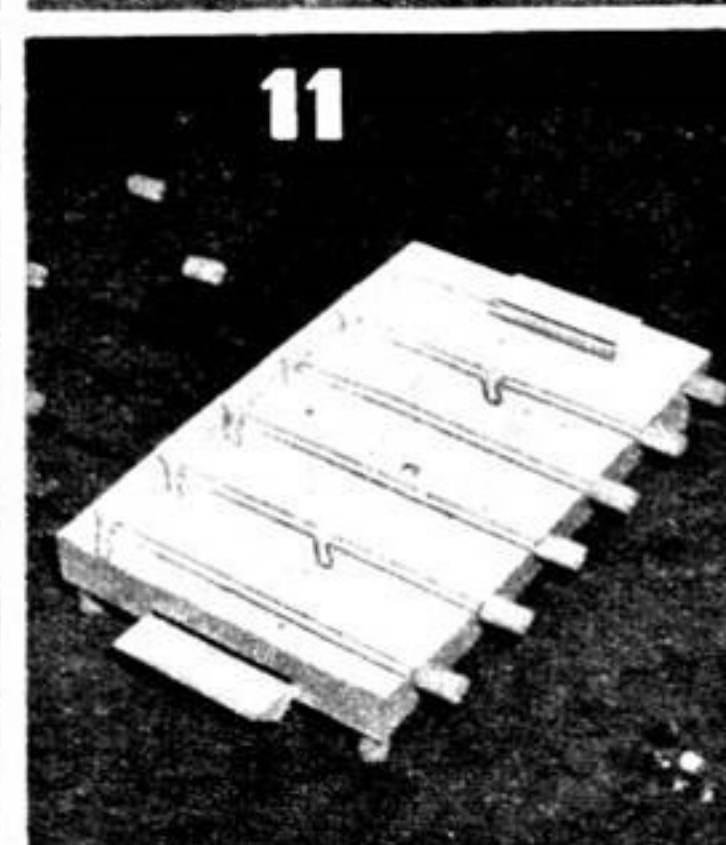
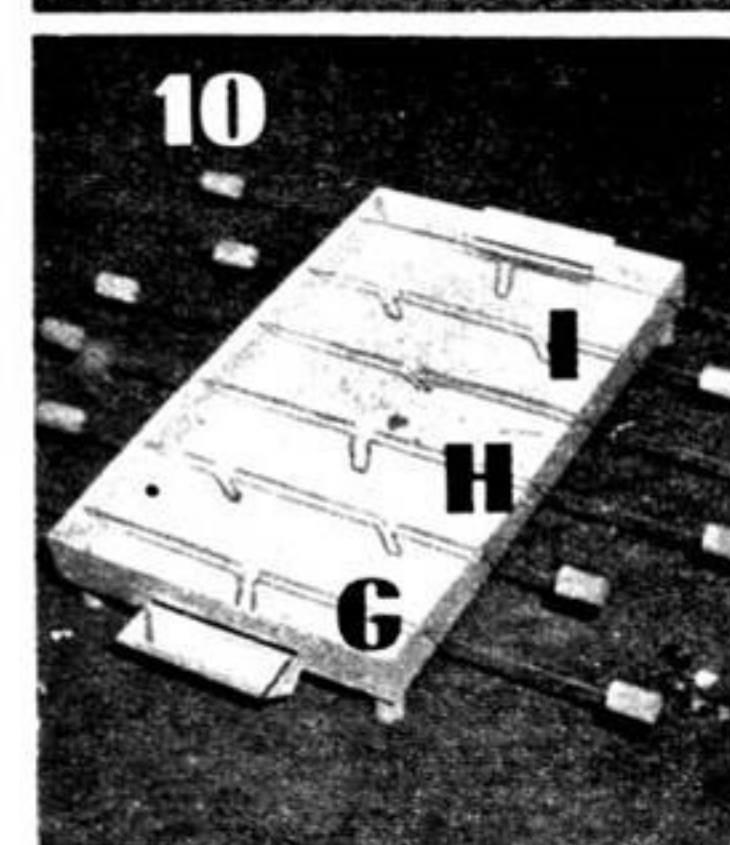
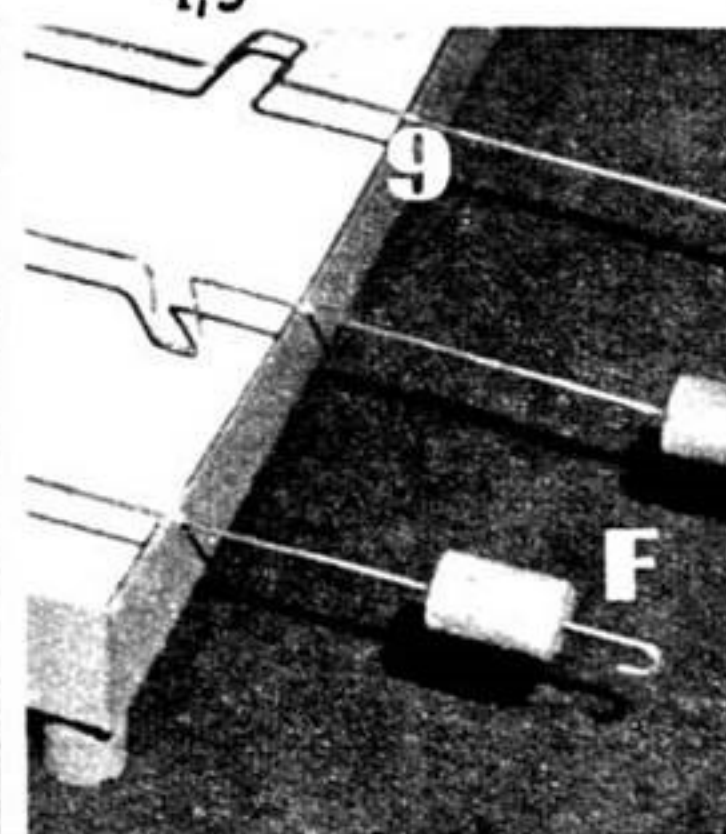
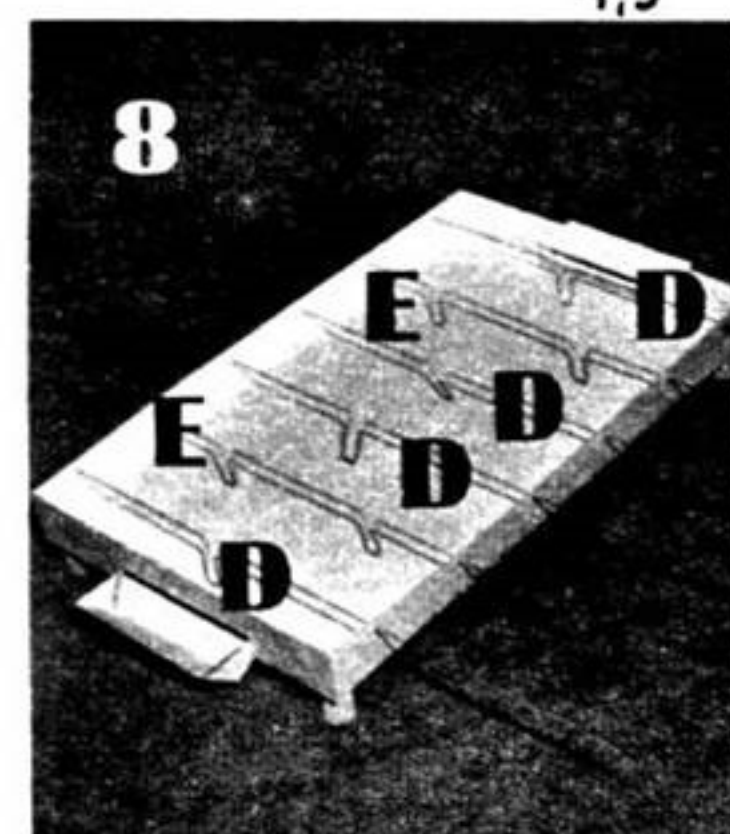
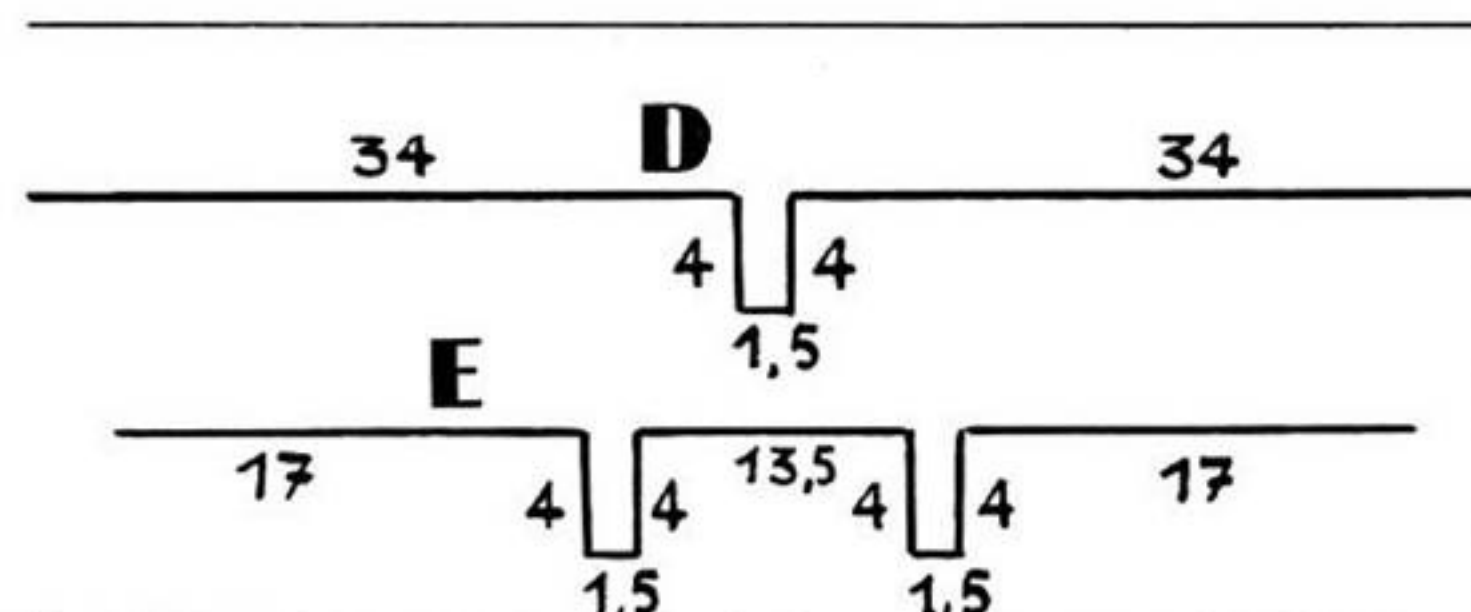
Décorez le fond du jeu en vert avec une limitation blanche et un cercle au centre. Les bordures intérieures en jaune et les buts rouge et bleu. Les côtés extérieurs en noir. Utilisez de la gouache.

Salut les amis !... Et nous sommes certains que vous vous débrouillerez aussi bien que nous.



FOOT-BALL DE TABLE

PLANCHE DEMANDÉE
PAR NORBERT LETERRIER
16, rue du Champs-de-Mars - Cherbourg (Manche)



Ci-dessous, une partie acharnée entre
Yves Hardy, Jean Lupo, Jean-Pierre
Barbédienne et Daniel Sigaudes.



Jean-Michel recommande à tous ceux qui lui écrivent, de n'envoyer que des suggestions personnelles qu'il se chargera de réaliser lui-même dans « Pilote ». Ceux qui désirent figurer dans les pages de « Self-Jouets » écriront au journal pour venir chez Jean-Michel après tirage au sort. (Préciser l'âge et ne pas oublier de mentionner les nom et adresse.)



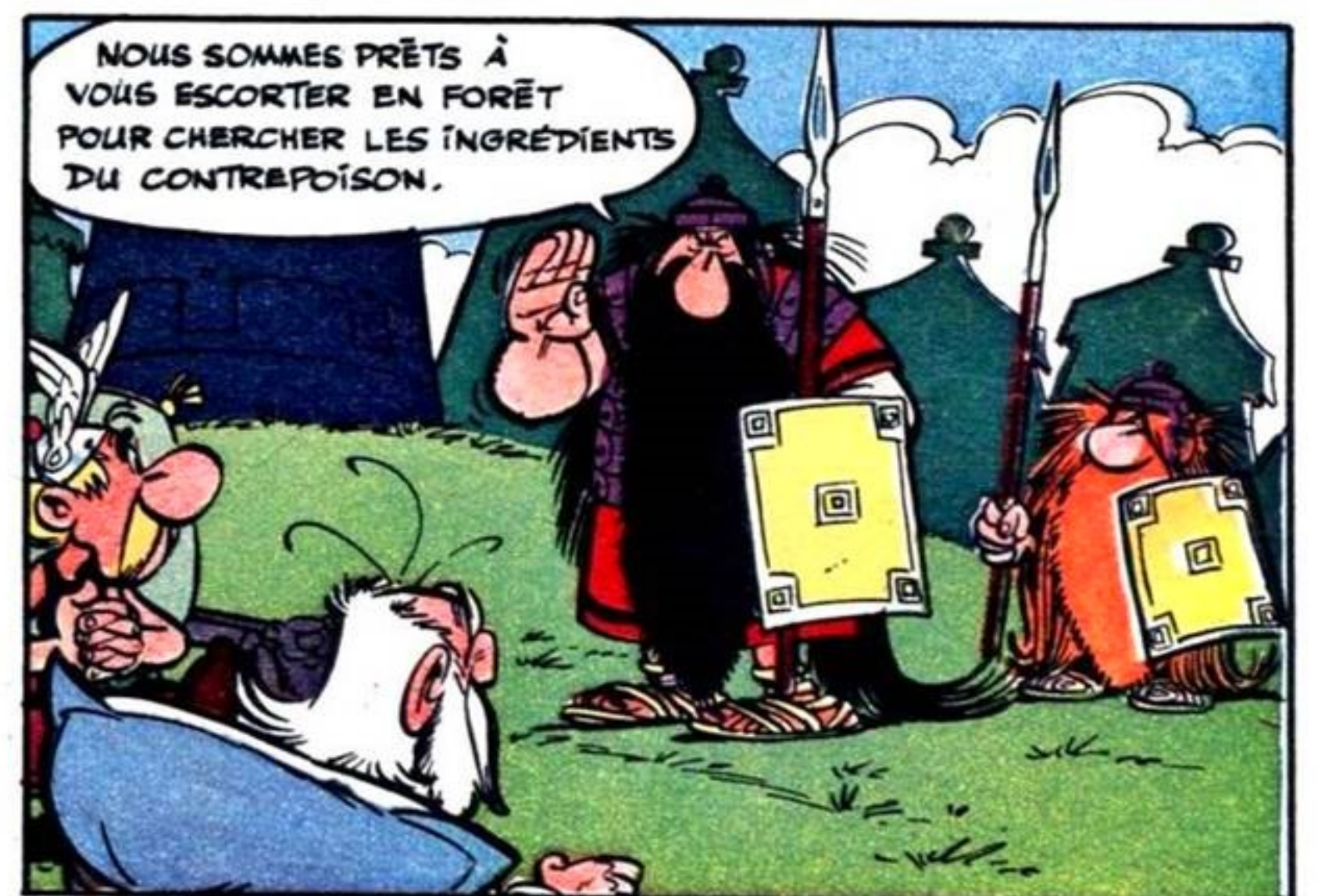
Asterix



DESSINS: **UDERZO** TEXTE: **GOSCINNY**

LE GAULOIS

RESUME. — Panoramix le druide a préparé une potion qui a pour effet de faire pousser les cheveux et la barbe des Romains. Caius Bonus doit s'avouer vaincu par la ruse des Gaulois.



LE TOUR DE FRANCE 1919

LE ROMAN VRAI DU 1^{er} MAILLOT JAUNE

RESUME : 69 coureurs ont pris le départ du Tour 1919. Le grand favori, Philippe Thys, abandonne dans la pre-

mière étape. Ils sont encore, à Brest, 27 en course et Henri Pélissier est leader du classement général.

Le plus rapide coureur du Tour 1919: Jean Alavoine va triompher aux Sables d'Olonne puis à Bayonne, avant d'autres succès.



Les 27 rescapés de la troisième étape du Tour de France 1919 apprécient de différentes manières la journée de repos qui, automatiquement, suit chaque étape du Tour. Goethals qui, paraît-il, est camelot dans le « civil », vend des chaussettes ; le rude Flamand Coomans fume de gros cigares ; quant au « Vieux Gaulois », Eugène Christophe, nouveau second du classement général, il estime que les 23 minutes qui le séparent de Henri Pélissier sont peu de chose : « On se reverra dans la montagne », dit-il.



Les Pélissier n'ont pas la cote d'amour dans le peloton. Henri multiplie les sarcasmes : « Le Tour, je le gagnerai facilement, dit-il, je n'ai pas d'adversaire. » Aussi, quand Henri s'arrêtera à Quimperlé, dans la 4^e étape Brest-Les Sables, pour redresser sa direction, le peloton s'enfuira.



« Vengeance », c'est le cri du peloton et tous mènent un train d'enfer. Il faut éliminer Henri. Francis Pélissier ne peut suivre le train. Lâché, il va être rejoint et dépassé par son frère. Le plus jeune des Pélissier, complètement lessivé, désespéré, s'écroule en pleurs dans le fossé.



Henri Pélissier va faire le forcing ; puis il s'arrête dans un café, consomme beaucoup et tient une conférence devant des paysans bretons un peu étonnés. Alavoine gagne aux Sables, Henri termine dixième à 35', Francis, 17' à 3 h 26 et Christophe devient premier du classement général.



Sensation au contrôle de départ de la 5^e étape Les Sables-Bayonne : les deux Pélissier abandonnent ! Henri déclare : « Je suis un pur-sang et mes adversaires des chevaux de tombereau. » 18 coureurs vont effectuer en touristes cette 5^e étape remportée par Alavoine. Christophe reste leader.

La semaine prochaine : UN MAILLOT SPÉCIAL POUR LE LEADER.

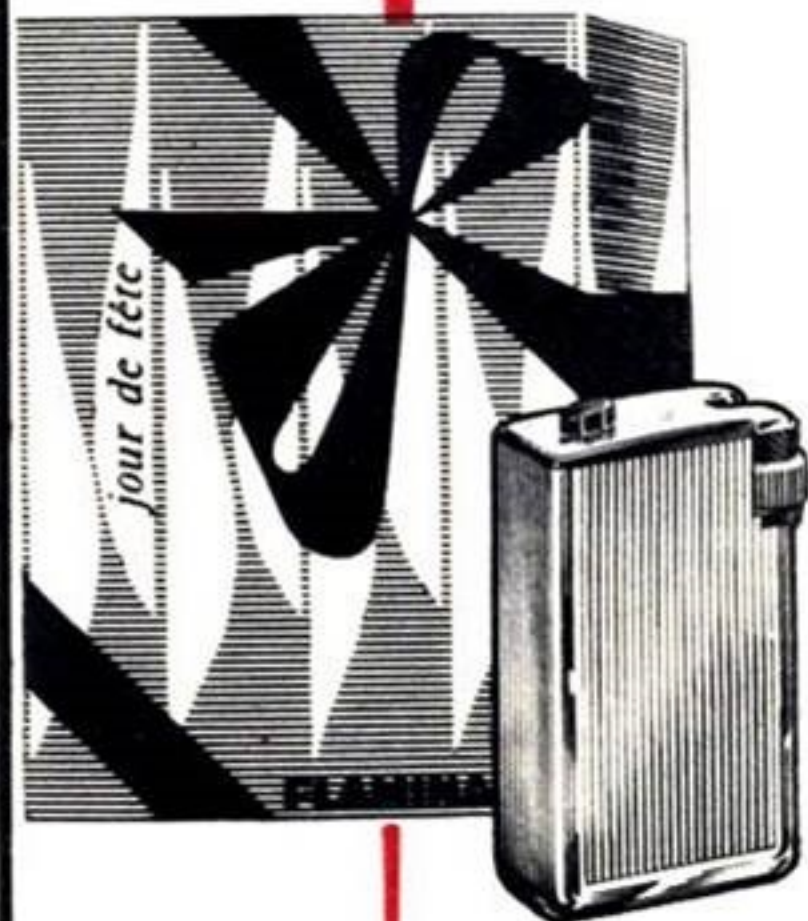
Grand Concours " FÊTE DES PÈRES "

19
JUIN

GAGNEZ CETTE MAGNIFIQUE CAMÉRA 8 mm

EN OFFRANT UN BRIQUET
" JOUR DE FÊTE "

FLAMINAIRE



Comment gagner ?

- Achetez le briquet " Jour de Fête " (25 NF) .
- A l'intérieur de sa boîte, vous trouverez une carte " spécial-concours " .
- Réalisez, sur cette carte, un très joli dessin que vous offrirez à votre père en même temps que le briquet.
- Envoyez ensuite ce dessin au " Concours Fête des Pères " .

et vous pourrez gagner LA CAMERA, 1 électrophone, une tente de camping, des patins à glace, une tenue de danseuse, un ensemble de chasse sous-marine...

Demandez vite le briquet " Jour de Fête " chez tous les dépositaires FLAMINAIRE



RÉCEPTION ET RAMASSAGE DU BALLON

François Moncla vous a montré la semaine dernière quelques jeux qui vous permettront d'acquiescer une bonne technique de la passe. Passer un ballon est, en effet, un des actes les plus importants du rugby. Mais, s'il est indispensable de bien savoir transmettre un ballon, il est aussi capital de bien réceptionner ou ramasser ce ballon.



A gauche, le Racingman Debet se prépare à recevoir une balle haute : mains à hauteur du visage, jambes fléchies, les yeux fixés sur le ballon qu'il bloquera à niveau de la ceinture. A droite, Pierre Danos, de l'A. S. Béziers, a « encadré » le ballon pour le ramasser en souplesse en passant les deux mains par-dessous.

A PRES avoir vu comment on devait passer, ou mieux encore donner, le ballon à un partenaire, la logique veut que nous apprenions maintenant à recevoir ce ballon. La technique de la réception, ou du ramassage du ballon est très importante, car il suffit que l'on projette le ballon en avant pour que le mouvement soit arrêté. « L'en-avant » étant, nous l'avons déjà vu, sanctionné par une mêlée.

Il y a trois façons de prendre un ballon :
1° De volée sur une balle haute, par exemple à la suite d'un coup de pied (donné généralement par l'adversaire).

2° De demi-volée après un rebond.

3° En ramassant un ballon à terre.

Dans tous les cas, il est important de ne pas jongler avec le ballon et de le

contrôler parfaitement. Ce n'est pas une chose facile car un ballon ovale, nous l'avons vu, est beaucoup plus capricieux qu'un ballon rond : d'autre part, certains jours, le temps est froid, ou le terrain lourd et les mains, plus ou moins engourdies, ont du mal à saisir un ballon glissant.

RÉCEPTION DE VOLÉE

Voyons tout d'abord comment reprendre de volée, et en position arrêtée, une balle qui vient de face sur un coup de pied ou une passe très haute.

Comme toujours en rugby, il faut rester calme, ne s'occuper que du ballon, avoir les yeux fixés sur lui.

Il faut être bien posé, les jambes légèrement écartées et fléchies.

Les bras doivent être levés à hauteur du visage, les paumes des mains tournées vers le ciel.

Pour ne pas laisser échapper le ballon, il ne faut pas essayer de le prendre brutalement mais, au contraire, le freiner d'une façon progressive en l'accompagnant dans sa chute. Tout le corps doit faire office d'amortisseur, c'est pourquoi il est indispensable d'être décontracté pour que le mouvement soit exécuté avec souplesse. En rugby, d'ailleurs, on ne fait rien de bon si l'on reste raide. Dès que le ballon est là, au bout des doigts, il faut l'accompagner en ramenant les bras jusqu'à ce que les coudes touchent la ceinture. En même temps, on fléchit le buste et les jambes.

Ainsi, il est pratiquement impossible de laisser échapper le ballon, car celui-ci est prisonnier entre les cuisses, les bras et la poitrine.

La position arrêtée et de face est évidemment la plus facile mais souvent, dans une partie, on est obligé de courir pour essayer d'aller reprendre une balle de volée.

Dans ce cas, il est bon d'exercer son coup d'œil, de voir rapidement où le ballon va tomber et de partir aussitôt se placer au point de chute pour pouvoir recevoir le ballon de face et bien d'aplomb. Si l'on tarde trop à se déplacer au point de chute, il y a de fortes chances pour qu'on soit obligé de reprendre le ballon en déséquilibre, de façon plus ou moins heureuse. Il arrive souvent que l'on soit trompé et que le ballon tombe derrière soi. Dans ce cas, il ne faut pas chercher à reculer car il y a beaucoup de chances pour que l'on fasse une maladresse. Si le ballon tombe en arrière de l'endroit où on l'attendait, il est plus sage de se retourner carrément pour courir après la balle.

REPRISE DE DEMI-VOLÉE

Il est toujours plus sûr de reprendre un ballon de volée comme nous l'avons vu. Toutefois, il n'est pas rare que l'on arrive trop tard au point de chute.

Dans ce cas, il faut tenter de le reprendre aussitôt après son premier rebond, très près du sol, donc en demi-volée. En effet, il est dangereux de laisser rebondir plu-

sieurs fois un ballon de rugby dont les rebonds sont toujours très capricieux.

Pour cette reprise de demi-volée, il faut fléchir le buste et les jambes et cueillir le ballon les bras tendus mais souples vers le sol. Les mains doivent se glisser bien ouvertes sous le ballon. Le contrôle, là encore, se fait en souplesse mais, cette fois, comme le ballon s'élève, on accompagne ce mouvement en se redressant.

Enfin, un ballon qui n'a pas été cueilli de volée à son premier rebond se met à rouler ; il faut donc le ramasser au sol.

LE RAMASSAGE

Pour cela, il faut d'abord mettre un pied de chaque côté du ballon, le dos tourné à l'adversaire, fléchir le corps et, les bras tendus et souples, placer également une main de chaque côté du ballon. Ainsi le ballon est bien bloqué par une main et un pied de chaque côté et, si la main qui va le ramasser le laisse échapper, il y a de l'autre côté une main et un pied pour l'arrêter.

Les travaux pratiques de ces techniques de la réception et du ramassage doivent se faire en petits groupes, de préférence deux ou quatre joueurs pour la réception et trois joueurs pour le ramassage.

Pour la réception de volée, ou de demi-volée, les joueurs se placent face à face à quelques mètres de distance. Ils doivent donner des coups de pied assez faibles pour que le joueur qui réceptionne la balle puisse bien décomposer le mouvement.

Pour le ramassage, l'idéal est d'être trois et de répéter l'exercice suivant le croquis ci-contre :

- le joueur 1 envoie la balle doucement quelques mètres devant le joueur 2 ;
- le joueur 2 ramasse le ballon, court droit devant lui, et, arrivé devant le joueur 3 lui passe le ballon.

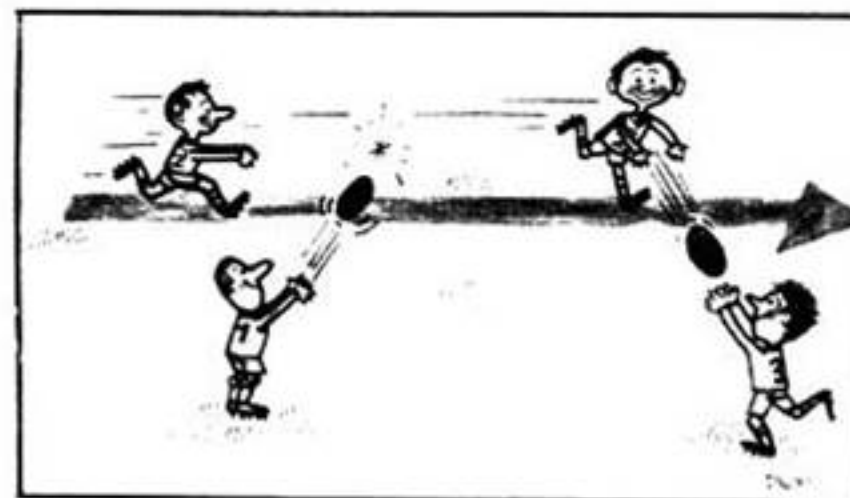
Après quoi les joueurs changent, c'est-à-dire que le joueur 3 cède la place au joueur 2 et va avec le ballon prendre la place du joueur 1. Le joueur 1 se met au départ et le jeu continue.

Jusqu'à présent, nous avons étudié la technique individuelle des mains, mais le coup de pied a aussi une extrême importance.

Ce sera l'objet de notre prochaine leçon.

*a la semaine
prochaine
Moncla*

**La semaine prochaine :
LES TROIS COUPS
DE PIED DU RUGBY**



UNE AVENTURE DE "L'HOMME A LA VOITURE ROUGE"

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME : Sur l'« atoll Alpha », les volontaires pour le premier vol interplanétaire subissent un entraînement inhumain qui doit durcir leur corps et annihiler leur volonté. Sous la dure autorité du chef, « l'Eprouvette », Steph, « l'homme à la voiture rouge » et son ami Claude Perguet ont déjà connu de cruelles épreuves. Ils sont maintenant séparés, chacun « travaille » avec un partenaire inconnu. Steph, persuadé d'avoir abandonné son coéquipier « La Tomate », est rappelé durement à l'ordre. Sur l'« atoll Alpha », le remords est un luxe interdit.

XI

REMORDS INTERDIT

J'AI à nouveau le mannequin dans les bras, et j'avance... j'avance... et, tout en marchant, je pense à la Tomate, que l'on m'a obligé à abandonner ; je revois mes doigts autour de son cou... mes doigts qui se serrent comme un étouffoir. Alors, je réalise ! Je l'ai tué... je l'ai tué !... je suis un meurtrier... et maintenant, on me force à fuir... à fuir avec un mannequin dans les bras... pourquoi ce mannequin ?... pourquoi ?... pourquoi ?

Alors j'arrive au bout du couloir et je débouche dans la salle du Briefing. Tous les copains sont là, debout devant les cubes de métal. Sur l'estrade, le Rouquin et l'Eprouvette. Quand j'entre, personne ne fait un geste : pas un regard vers moi. Comme si j'étais une ombre pour tous.

Même Perguet n'a pas tourné la tête vers moi. Je m'immobilise, stupide, avec mon mannequin sur les bras. L'Eprouvette, seul, fixe sur moi ses petits yeux de fouine :

« Bravo ! Joli sauvetage !... Je vous avais prévenu ! Ici, personne n'a à s'occuper de personne ! Chacun pour soi ! Le mannequin était spécialement déposé sur votre chemin. Une épreuve ! Personne ne s'y est laissé prendre que vous !

— Je croyais que... que c'était mon coéquipier...

— Aviez-vous reçu l'autorisation de sauver votre coéquipier ?

— Mais...

— Non !... Vous n'aviez aucune autre autorisation que de vous sauver vous-même.

— J'ai laissé un homme derrière une porte blindée...

— Est-ce que cela vous regarde ?

— Mais je l'ai peut-être tué ?...

— Qui vous demande quoi que ce soit ! Et le regard de l'Eprouvette me perce comme une flèche.

Parfaitement indifférents à ce dialogue, les copains demeurent immobiles devant leurs cubes de métal. Je me sens seul au milieu de ces hommes devenus des mécaniques, seul et grotesque avec, dans les bras, ce sac de son. Et toujours ce regard de l'Eprouvette qui ne me lâche pas une seconde...

Il se produit en moi alors un phénomène surprenant. Je ne vois plus l'Eprouvette. Il se dilue dans la salle du Briefing, ombre parmi d'autres ombres. Au-delà du regard perçant de l'Eprouvette, un nouveau visage m'est apparu. La mince silhouette de l'Eprouvette elle-même s'est estompée : à sa place se dresse une espèce de fantôme... un brouillard au travers duquel il me

semble reconnaître la Tomate. Une voix me parle, me glace le sang et répète des mots, toujours les mêmes :

— Tu as tué !... Assassin !

Le fantôme implacablement mastique ce mot :

— Assassin, as - sas - sin !...

Sans répit, un peu comme un disque rayé

“Épuisé comme je l'étais, je venais d'avoir une hallucination, ce masque de brouillard n'existait pas... il n'était rien que mon remords...”

qu'on laisse à l'abandon sur un tourne-disques !

Ce fantôme de justicier m'est insupportable. Ces paroles me trouent le tympan. Je lâche enfin ce dérisoire mannequin qui tombe à mes pieds, et je hurle :

— Non, je n'ai pas tué ! Je n'ai pas tué !

En même temps, je marche droit sur cet être impalpable qui m'accuse. Et quand j'approche de lui à le toucher, il a disparu. J'ai à nouveau, face à moi, le visage de l'Eprouvette et j'entends sa voix coupante :

— Qui vous demande quelque chose ?

C'est difficile à expliquer, bonhomme ! comme ça, à froid, ce qui peut se passer dans un esprit soumis à de telles épreuves.

Bien entendu, tu as lu ce qui se produisait pour certains aviateurs en panne dans le désert. Tu te souviens qu'ils voyaient se dresser, en pleine mer de sable,

des fontaines d'eau douce surgies de leur seule imagination.

Voilà ce qui m'était arrivé. Épuisé comme je l'étais, je venais d'avoir une hallucination. Ce masque de brouillard n'existait pas... il n'était rien que mon remords.

Aussi surprenant que cela puisse paraître, quand j'ai vu à nouveau le visage de

l'Eprouvette, de cet homme que je haïssais, j'en ai ressenti comme un soulagement. Je me suis accroché à son regard comme à une bouée de sauvetage.

Mais l'Eprouvette en avait terminé avec moi. Avec les autres aussi, d'ailleurs. Sans un mot, il disparaît derrière la porte blindée. C'est au tour du Rouquin de jouer. Il fait un signe. Comme des automates bien réglés, les copains se dirigent vers le réfectoire-dortoir. Sans un mot, chacun pose à terre le casque de son scaphandre et tombe sur son tapis mousse. Le repas maintenant. Le Rouquin distribue la ration de bonbons-calories. C'est le moment que j'attends.

Je me glisse près de Perguet ; j'ai besoin de son regard amical plus que de nourriture.

Il me faut la reconfortante présence de Claude. C'est une nécessité vitale pour moi.

LES CARNETS DE
ROGER RIVIÈRE

"RESTE AVEC NOUS, GEMINIANI"



A Orange, mon ami Geminiani est effondré. Le grand routier renoncera-t-il à jamais ?

Le Critérium du Dauphiné a pris fin sur la victoire de Jean Dotto, un ancien qui porta à plusieurs reprises le maillot de l'équipe de France dans le Tour. Depuis lors, nous avons disputé le Championnat de France sur route, organisé à Reims sur le circuit où Ercole Baldini remporta le titre de champion du monde en 1958.

Effectuons un rapide retour en arrière. Durant le Critérium du Dauphiné, on m'a demandé souvent les raisons qui m'avaient incité à courir cette épreuve. On l'accuse de « casser les pattes » des coureurs et de compromettre leurs performances dans le Tour de France (son parcours est trop accidenté et ses dates sont trop rapprochées de celle du Tour, affirment certains techniciens).

Cela était peut-être vrai il y a quelques années. A l'époque, l'organisateur imposait aux coureurs l'escalade des grands cols

alpestres : l'Iseran, Vars, l'Isord ; entre-temps, des difficultés sérieuses et rebutantes auxquelles il fallait ajouter l'inévitable mont Ventoux.

Depuis lors, le parcours a été humanisé et les fractions montagneuses y sont devenues moins meurtrières. J'ajouterais que Louison Bobet remporta un très dur « Dauphiné » quelques jours avant de briller dans le Tour de France. C'était en 1954 et Louison ramena le maillot jaune à Paris.

Enfin, il existe deux façons de courir une épreuve. Celle qui consiste à rechercher la victoire au prix de durs efforts, et celle qui conduit le coureur à modérer son ardeur en vue des courses futures. Personnellement, je ne voulais pas la première place, désirant seulement améliorer ma condition physique.

Le jour de l'arrivée à Grenoble, des spectateurs m'ont sifflé, et cette hostilité du public m'a beaucoup affecté. Les sportifs sont gens impatientes de nature et ils n'admettent pas qu'un coureur sacrifie délibérément ses chances deux mois durant, surtout si ce coureur est un jeune. Avant la guerre, Antonin Magne n'agissait pas autrement et nul n'y trouvait à redire. Il sacrifiait les courses du début de la saison et faisait porter ses efforts exclusivement sur le Tour de France.

En ce qui me concerne, je songe au Tour, au Championnat du Monde de poursuite et j'envisage, vous le savez, une nouvelle tentative sur l'heure. Ma saison commence seulement et se poursuivra jusqu'en octobre.

UN ABANDON DRAMATIQUE

La première étape du « Dauphiné », gagnée par le robuste Bléneau, m'a valu un gros chagrin. Je vis mon ami Geminiani, mon conseiller, s'effondrer dans un fossé, moins de 100 kilomètres après le départ. Il est toujours pénible d'assister à la défaillance d'un homme courageux. L'abandon de Raphaël, un brave parmi les braves, fut dramatique. Je sais les énormes sacrifices qu'il s'était imposés après cette maladie qui

avait failli l'emporter durant l'hiver. Je sais quelle somme de courage lui avait permis de reprendre la bicyclette et le chemin des compétitions. Au début du mois dernier, mon ami l'Auvergnat m'avait confié ses projets : « Mon rêve, vois-tu, serait de participer une fois encore au Tour de France, une seule fois, tiens, dans une équipe régionale. C'est mon dernier but. Après, je m'occuperai des jeunes et j'organiserai des critériums. »

Sa défaillance le conduira peut-être à renoncer définitivement au cyclisme, mais sait-on jamais, avec un athlète de cette trempe ? Continuera-t-il ou prendra-t-il sa retraite ? Dans cette dernière éventualité, il pourrait rapidement devenir un merveilleux directeur sportif, car peu de coureurs connaissent aussi bien le cyclisme et les hommes que Raphaël Geminiani.

Le cyclisme a trop besoin de Geminiani. Il doit rester avec nous.

LES INCERTITUDES DU TOUR
DE FRANCE

Le Tour approche et le jour sera bientôt venu de gagner Lille, point de départ de la première étape. Dès la première journée, nous serons fixés sur la condition physique de chaque coureur avec la course contre la montre de 25 kilomètres, organisée à Bruxelles. Le classement de cette étape désignera les plus dangereux à l'attention de leurs adversaires. Mais quels seront ces adversaires ?

QUAND LES
"GROS BRAS"
VONT A PIED.

A Cluses, en fonction d'un arrêté de la préfecture de la Savoie, nous avons été forcés de descendre de vélo et d'effectuer à pied, sous le contrôle de la police, la traversée d'un croisement de routes à grande circulation. Je ne sais pas si cette réglementation, inaugurée par le Critérium du Dauphiné Libéré, marque une nouvelle ère du sport cycliste, mais je crains qu'elle n'en marque plutôt la fin. Car il paraît bien difficile, en effet, de trouver des circuits routiers ou nous ne serons plus transformés en coureurs... à pied !



(A suivre.)

Mais, à ma profonde stupeur, Perguet ne fait aucun signe. Il s'est laissé tomber sur son tapis mousse et il suce ses calories. Je ne distingue plus de lui que ses pauvres baissées et sa bouche aux lèvres remues. Ce n'est plus l'ami Perguet aux réactions connues, que je dévisage, mais un gros poisson placide. Je m'accroche à son épaule, je le secoue avec violence :

— Claude ! Tu dois m'aider... Viens... Cet homme, derrière la cloison, nous devons le sauver !

Il me semble que les mots que je prononce sont vides comme des autres. Je recommence de plus en plus fort.

— ...La Tomato ! Il faut le sauver... Toi et moi, nous y parviendrons... Viens m'aider.

Le gros poisson placide ne fait aucun mouvement. Ses lèvres mêmes ont cessé de remuer. Claude Perguet, mon ami Claude, sans un mot de compréhension, vient de plonger dans un sommeil de brute.

Et tandis que, plein d'angoisse, malade de solitude, je m'apprête à l'arracher de ce sommeil gluant qui le sépare de moi, la voix tranchante de l'Eprouvette me stoppe net dans mon mouvement.

— P.Z.8... Il faut dormir !

Incontestablement, cette voix nasillarde me domine. J'essaie de me relever, mais, lourdement, je retombe sur mon tapis mousse. La voix venue de nulle part et de partout m'assourdit :

— Ne soyez pas stupide... remords inutile, P.Z.8... Il faut dormir...

Ecoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

L'Eprouvette s'est tu. On entend, dans la carrée, le souffle régulier des hommes qui dorment. A côté de moi, le tapis mousse de la Tomato git, horriblement vide.

J'ai tué la Tomato — l'état de mes mains autour de son cou, je le sens maintenant se serrer autour du mien. Je halète... Je suffoque... J'entends danser dans ma tête, comme une sarabande infernale, des voix d'hommes, de femmes, d'enfants qui s'enchevêtrent et clament :

— Assassin !... Assassin !
Ma tête éclate. Je saute sur mon tapis

mousse, à l'intérieur de mon scaphandre. Je cherche vainement ma respiration.

Puis je n'y tiens plus. Je me mets à ramper et, sans bruit, je me dirige vers cette porte derrière laquelle, sur l'ordre de l'Eprouvette, j'ai abandonné la Tomato.

J'approche pas à pas, comme un voleur. Voilà la salle lumineuse. Je la traverse. Je longe le couloir étroit, j'entrevois la porte de métal. Et quand, enfin, j'atteins cette cloison, j'entends à nouveau, dans mon cerveau, le claquement sec de la glissière fermant hermétiquement l'ouverture, et je réalise.

De l'autre côté, mon coéquipier attend mon secours. Ce n'est pas possible qu'il soit mort... impossible. Il compte sur moi, il respire à peine mais il espère. Il sait que je vais le tirer d'affaire. Et je suis là, mains nues, cerveau vide, impuissant, désespéré.

C'est à cette seconde que me parvient, plus éblouissant que ses paroles, le rire de l'Eprouvette, son rire répercuté par le vide. Dans la nuit, dans l'obscurité, ce rire me gifle comme des lanières sur une plaie à vif. Je me retourne, prêt à bondir, à écraser l'Eprouvette, à lui cracher ma haine au visage...

Un homme est en danger, là, derrière cette cloison... et il rit !

La voix de l'Eprouvette claque dans la nuit :

— Vous êtes grotesque P.Z.8. Je vous ordonne d'aller dormir. Dormir. C'est un ordre.

Je suis épuisé. Mes jambes sont de plomb.

Je regarde cette porte derrière laquelle la Tomato est étendu... mort, sans doute. Ma propre lâcheté glace mon sang dans mes veines. Je me dirige, comme un automate bien réglé, vers le réfectoire dortoir. J'atteins mon tapis mousse. Je m'y affale...

Dormir !... Il est bien question de dormir quand la Tomato m'attend là-bas...

Comment dormir ?... Je ne suis pas une brute... non ! Je ne suis pas une brute... Je ne suis pas...

Et v'là... Je tombe dans l'inconscience du sommeil.

L'Eprouvette a triomphé une fois encore, et ce n'est rien à côté de la suite. Ah ! bonhomme, quand tu sauras la suite... N'oublie pas que nous étions là à titre de cobayes... Qu'il s'agissait de tests... Que ces épreuves nous étaient imposées...

Le matin suivant, réveil au coup de sifflet.

Le Rouquin, déjà debout, loquace à sa manière, décrie :

— Gueule dedans !

Nous vissons nos casques et, sans plus attendre, notre moniteur nous entraîne, les copains et moi.

Le Pruneau ouvre la marche à côté du Confetti.

La Courgette est le coéquipier de Perguet. Sans un mot, Gueule de Chien se met au coude à coude avec moi, et nous avançons.

Voici la salle du Briefing, nos cubes et le tableau noir. Nous attendons. La paroi pivote sur elle-même. L'Eprouvette paraît et monte sur l'estrade. L'air de circonstance :

— Je vous répète, messieurs, qu'il n'existe pour nous ni Bien ni Mal ; vous êtes des machines humaines que l'atoll Alpha a pour mission d'essayer. Nous vérifions vos limites de résistance.

• Aujourd'hui, vous aurez à prouver qu'il est possible de travailler intelligemment

même si vos muscles sont soumis à des sollicitations intenses. Bon courage, messieurs. »

C'est fini. Le « Directeur » de l'atoll Alpha se retire. La porte invisible pivote sur elle-même.

Nous emboîtons le pas du Rouquin sans mot dire, longeons le couloir d'un pas rapide.

C'est seulement plus tard qu'une pensée me remplit de stupeur... d'étonnement... oui, d'étonnement, car je n'en étais plus à la révolte. Voilà : plus tard seulement, j'ai réalisé que nous étions passés devant la cloison de métal derrière laquelle j'avais, la veille, abandonné mon coéquipier.

Et cette ouverture hermétiquement close, moi, Steph, j'ai pu passer devant ce matin sans avoir même une pensée pour la Tomato !

(A suivre.)

LA SEMAINE PROCHAINE :
"L'HOMME-ROBOT"



JACKO ET LES AUTOS PAX A TRAVERS LE MONDE

M. PAX AVAIT CHARGÉ JACKO DE FAIRE DES REPORTAGES SUR LES VOITURES QUI ONT SERVI DE MODÈLES AUX PETITES AUTOS PAX. IL VIENT DE LE CONVOQUER À SON BUREAU DE PARIS POUR LE FÉLICITER.

ENCORE BRAVO, JACKO ET PUISQUE TU ES MAINTENANT PASSIONNÉ D'AUTOMOBILE JE T'EMMÈNE À NOTRE USINE DE COMPIÈGNE DANS MA FACEL VEGA. MAIS PEUT-ÊTRE EN AS-TU TROUVÉ UNE PETITE DANS UN PAQUET FAMILIAL ?

J'EN AI MÊME TROIS



TU CONNAIS LES CARACTÉRISTIQUES DE CETTE VOITURE ?

BIEN SÛR JE SUIS INCOLLABLE MAINTENANT. CYLINDRÉE : 5.907 CM³ 36.0 CV À 5.200 TOURS MINUTE - 235 KM/H.

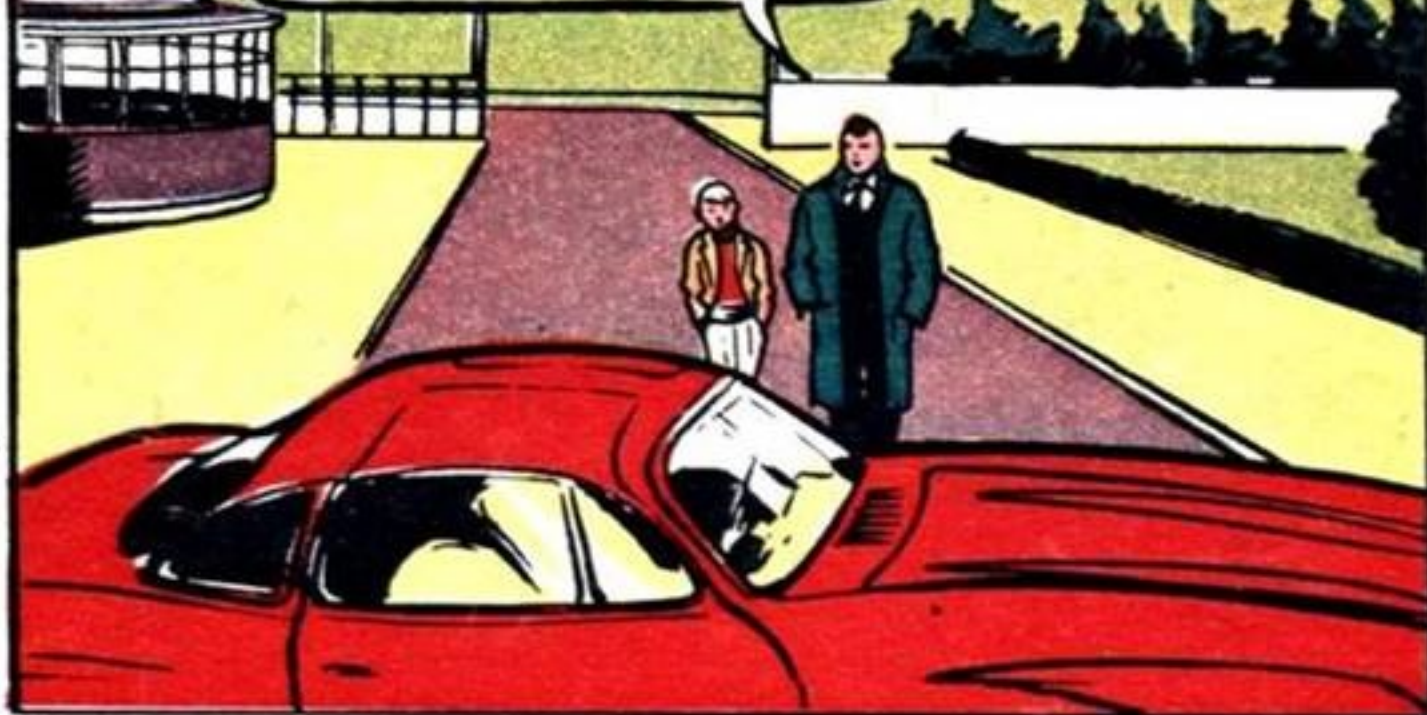


MAIS, C'EST L'USINE, DE COMPIÈGNE, OÙ L'ON FABRIQUE LE PAX !.. CE QU'ELLE EST BELLE ! MAIS DANS LA COUR ON DIRAIT UNE MERCEDES 300 SL

TU AS DE BONNS YEUX !

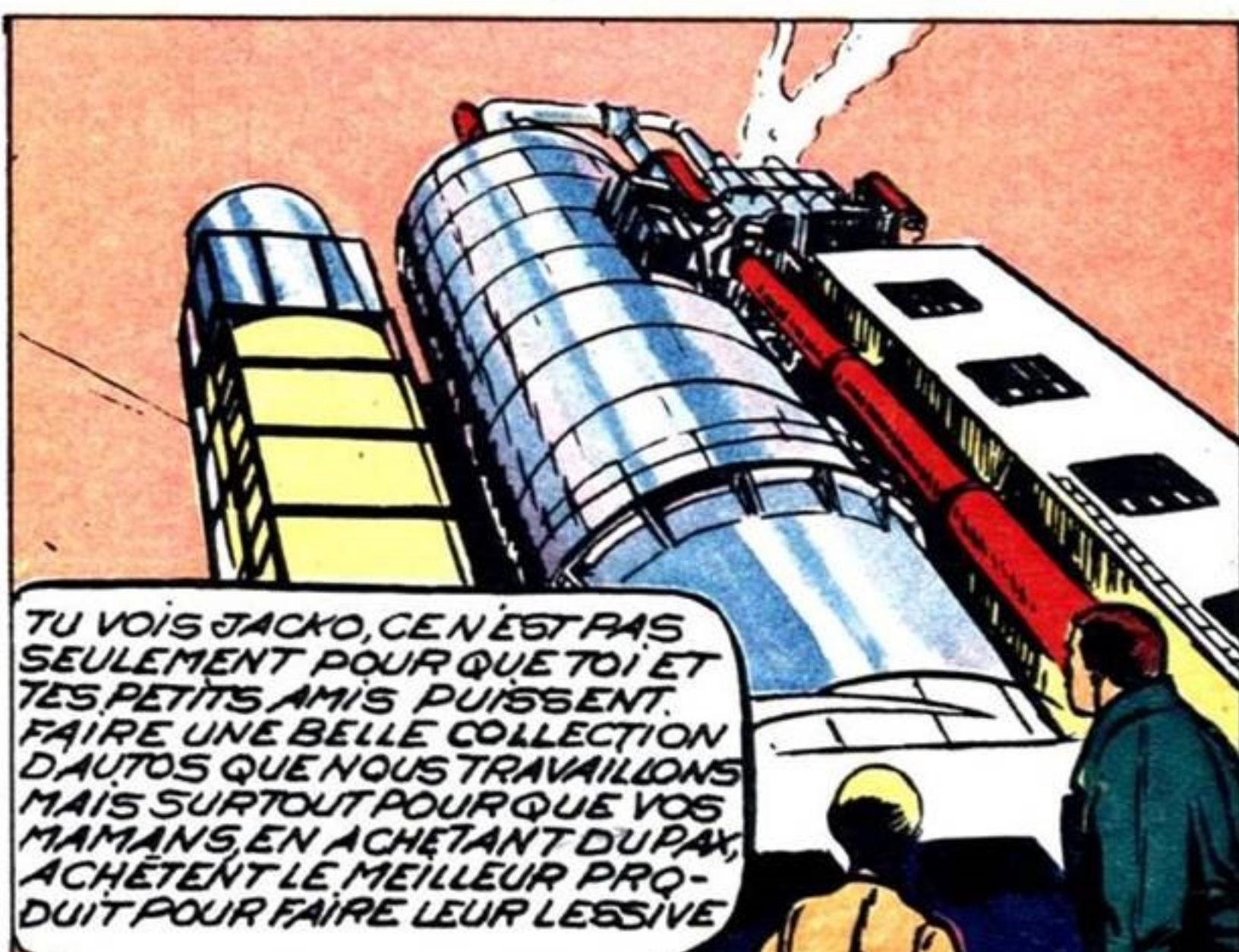


J'AI FAIT VENIR UNE MERCEDES POUR QUE NOS DESSINATEURS PUISSENT EN PRENDRE LES CÔTES RÉELLES.



CETTE MERCEDES PEUT MONTER À 273 KM/H, QUELLE EST SA PUISSANCE JACKO ?

250 CV À 6.200 TOURS MINUTE - CYLINDRÉE : 2.996 CM³ ET LE POIDS : 1.295 KGS ... UNE MERVEILLE !



TU VOIS JACKO, C'EST PAS SEULEMENT POUR QUE TOI ET TES PETITS AMIS PUISSENT FAIRE UNE BELLE COLLECTION D'AUTOS QUE NOUS TRAVAILLONS MAIS SURTOUT POUR QUE VOS MAMANS, EN ACHETANT DU PAX, ACHÈTENT LE MEILLEUR PRODUIT POUR FAIRE LEUR LESSIVE

MAMAN, JE SAIS COMME ON FAIT LA LESSIVE PAX, ET J'EN AI VU DES MILLIONS DE PAQUETS ET DES AUTOS !

TOUT CELA DOIT ÊTRE VRAIMENT FORMIDABLE !



IL Y A 352 AUTOS DIFFÉRENTES DANS LES PAQUETS DE PAX. À VOUS D'EN AVOIR LE MAXIMUM - ELLES SONT GRATUITES - DEMANDEZ À VOTRE MAMAN D'ACHETER DU PAX, C'EST CE QU'IL Y A COMME POUR VOUS.



LA FACEL VEGA ET LA MERCEDES 300 SL FONT PARTIE D'UNE SÉRIE DE 12 VOITURES (EN 11 COULEURS) QUE L'ON TROUVE GRATUITEMENT DANS LES PAQUETS DE PAX, MODÈLE FAMILIAL.



le DÉMON des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

RESUME. — Dégoûté de la piraterie, Eric a obtenu de Barbe-Rouge, qu'il croit son père, de venir étudier les sciences navales à Londres. Un jour, il entend raconter que le père d'un condisciple a été tué par les pirates, au cours d'un combat.

TEXTE: J.M. CHARLIER



véronic caméra SEM 8 mm automatique à cellule couplée

une caméra
très perfectionnée
et d'un maniement
très simple

Pour la première fois, tous ceux qui ont envie de faire du cinéma amateur verront leur rêve réalisé : ils pourront filmer à coup sûr avec toutes les chances de succès et sans être astreints à des réglages compliqués au moment de la prise de vue.



véronic marche toute seule, aucune mise au point n'est nécessaire, l'objectif Cinor Berthiot 1,8 de 10 mm donne une image parfaite. Plus d'erreur possible.

véronic se met "elle-même" dans les meilleures conditions de prise de vue, le rôle de la cellule couplée étant de régler automatiquement l'ouverture du diaphragme suivant l'éclairage.

véronic est "bien en main", sa ligne nouvelle et très moderne a permis de grouper l'objectif, la cellule et le viseur sous la protection d'une seule glace, facile à nettoyer.

Jamais autant de perfectionnements techniques n'avaient été réunis auparavant sur une caméra 8 mm de cette catégorie. Sa conception et son prix sont révolutionnaires : **499 NF.**

AUCUN BOUTON A TOURNER - AUCUN RÉGLAGE - VISEZ - FILMEZ avec véronic, la caméra qui réussit tous ses films.

VOUS RECEVREZ UNE DOCUMENTATION COMPLÈTE EN ÉCRIVANT À Spé SEM, SERVICE N° 15 AUREC (Hte-LOIRE)



L'UN DES MEMBRES DE L'EXPÉDITION A ÉTÉ TUÉ PAR DES POISSONS CARNIVORES. SES RESTES ONT

35 ANS APRÈS SA DISPARITION DANS LA JUNGLE BRÉSILIENNE

UN film américain : « A la recherche du colonel Fawcett », va prochainement être projeté en France. Cette production, tirée d'un livre du commandant George M. Dyott, « Man Hunting in the Jungle » (Chasse à l'homme dans la Jungle), a été tournée dans une région encore sauvage de l'Amazonie, et les peuplades indigènes ont fourni toute la figuration.

C'est par souci de la vérité historique que le metteur en scène Cedric Francis s'est rendu avec toute son équipe en Amérique du Sud. Car il ne s'agit pas d'un film de fiction, mais bien d'une histoire vécue, passionnante comme un roman : la disparition du colonel Fawcett dont, en définitive, personne n'a jamais su le sort...

Que ce soit pour retrouver le trésor des Incas ou la fabuleuse ville de Manoa d'El Dorado, des voyageurs audacieux n'ont jamais cessé, de se lancer à travers l'humaine forêt brésilienne. Le lieutenant-colonel Fawcett, de l'artillerie Royale britannique, s'était mis en tête de retrouver une hypothétique ville atlante située en plein cœur du Matto-Grosso, une des régions les plus hostiles du globe.

Ce fut au mois d'août 1914 que Faw-

dit-il, par avoir confirmation de l'existence d'une cité mystérieuse, édifiée par une civilisation très antérieure à celle des Incas et remontant sans doute à 17 000 ans. Des légendes couraient également parmi les Indiens, parlant d'une race d'hommes blancs, à la barbe blonde, hantant les profondeurs inconnues de la jungle.

Croyait-il réellement à l'existence de ces fameux « Indiens blancs » dont parlent toutes les légendes ? Qui étaient-ils ? Les derniers Atlantes installés sur le continent américain et ayant, ainsi, échappé au cataclysme ? Ou bien allait-on se trouver en présence des vestiges de cités ayant appartenu à l'empire colonial de Mu ?

On doute de plus en plus, aujourd'hui, que Fawcett se soit engagé dans les territoires hostiles du Matto-Grosso dans le seul but d'atteindre de tels mirages. En réalité, il cherchait tout autre chose. A la solde d'intérêts britanniques, il comptait redécouvrir la fabuleuse mine d'or des Ararés, située, pense-t-on, entre le rio de la Mort et le rio Kuluène, ou encore dans le massif de la sierra interdite de Roncador. Cette mine, une des plus riches du Brésil, était, à l'époque de la conquête, exploitée par des mineurs portugais qui, seuls, en connaissaient l'emplacement. Un jour,



CES INDIENS REPRÉSENTENT, DANS LE FILM, LES INDIGÈNES QUI VÉGÈRENT QUELQUE TEMPS AUPRÈS DU COLONEL FAWCETT ET DE SES COMPAGNONS.

cet découvrit, aux Archives nationales de Rio de Janeiro, un document datant du XVIII^e siècle : quelques feuillets jaunis relatant l'aventure de trois prospecteurs portugais partis à la recherche de mines d'or situées dans la région du roi de la Mort.

Ces trois chasseurs, ayant erré pendant des jours à travers la grande forêt, avaient finalement atteint une vaste clairière, au milieu de laquelle s'élevait une imposante cité en ruines, aux temples gigantesques et aux murs recouverts d'inscriptions en une langue inconnue. Pénétrés d'une crainte superstitieuse, les trois Portugais quittèrent aussitôt les lieux et, une fois de retour à la civilisation, s'empêchèrent de consigner leur découverte par écrit.

Ayant lu ce manuscrit, Fawcett enquêta dans la région du Matto-Grosso et finit,

ils furent assaillis par les Indiens Xavantes et massacrés jusqu'au dernier. Avec eux fut perdu le chemin menant au placer des Ararés.

Tel était donc le vrai motif qui poussait Fawcett à se lancer dans l'inconnu et à entraîner avec lui son fils Jack, âgé de vingt et un ans et un autre Anglais du même âge, l'étudiant Raleigh Rimell.

SEUL, LE CHIEN ERRANT CONNAISSAIT SON SECRET

Le 20 avril 1925, les trois hommes quittent Cuyaba, accompagnés seulement de deux guides indigènes, car Fawcett, voulant dissimuler le but réel de sa mission, avait refusé l'escorte armée offerte par le gouvernement du Brésil. Les cinq hommes emportaient un matériel réduit au minimum.

Avec les bons **DESSERTS**

Ancel ...des images tout de suite ...des **CADEAUX** ensuite

Chaque étui des exquis desserts ANCEL contient 1 ou 2 images que vous réunirez dans le superbe album ZORRO. De plus chaque image ZORRO possède un talon-cadeau à détacher. Conservez soigneusement ces talons, et vous gagnerez de magnifiques cadeaux !

Demandez la FEUILLE-CADEAUX à votre fournisseur habituel ou, à défaut, à ANCEL, en utilisant le bon ci-dessous.



BON Adresser à ANCEL, 30, rue La Fayette à STRASBOURG (Bas-Rhin). Veuillez m'adresser gratuitement les 2 images ZORRO que vous m'offrez dans l'Album **Pilote** et tous renseignements sur la collection des images, l'Album ZORRO (avec son Code Secret) et les cadeaux ANCEL. Ci-joint, une enveloppe timbrée à 0,25 NF avec mon Nom et mon Adresse complète.



ETE INHUMES PAR SES CAMARADES.



LA REMONTEE DES AFFLUENTS DE L'AMAZONE : LE COMMANDANT DYOTT (ROBIN HUGHES) ET SES COMPAGNONS DURENT POUSSER LES KAYAKS.

HOLLYWOOD RESSUSCITE FAWCETT, L'EXPLORATEUR FANTÔME

Après neuf jours de marche à travers la savane et la forêt, la petite troupe atteignit la rivière Batori et y campa à un endroit qui fut baptisé : Camp du Cheval Mort. Ce fut là que Fawcett adressa, au journal *Alliance Nord-Américaine*, une lettre dans laquelle il affirmait sa volonté de s'enfoncer vers l'est, à travers une région interdite par les sauvages qui l'habitaient, les Anaquas et les Kalopalos.

Trois mois plus tard, les deux guides indigènes de l'expédition regagnaient, seuls,

oiseaux, décochaient leurs flèches dans leur direction.

En mai 1929, le journal *Alliance Nord-Américaine* organisa une nouvelle expédition de secours. Le commandant George Dyott la dirigeait. Connaissant à fond la forêt brésilienne et ses dangers, il s'adjoignit quatre explorateurs blancs et vingt porteurs indigènes. Son équipement, bien conçu, comprenait des canots démontables et d'importants stocks de provisions. A la rivière Kuliseu, des Indiennes leur

raient de la région où avait disparu Fawcett. Le journaliste partit donc en bateau et gagna le village Kalopalos où avait déjà séjourné jadis Dyott. A son retour, Morel déclara lui aussi avoir la certitude que Fawcett avait été assassiné par les Kalopalos. Il avait même, disait-il, parlé à l'Indien qui l'avait trouvé.

Quelques années plus tard, trois frères, employés de l'expédition Roncador-Xingu, Orlando, Claude et Leonardo Vilas Boas, décidèrent de contrôler les dires du journa-

tat fut négatif : ces ossements ne pouvaient être ceux du colonel Fawcett. D'autre part, le sabre trouvé près du squelette n'était pas du modèle de ceux qu'avait emportés Fawcett.

Les familles des disparus se remirent aussitôt à espérer et, en particulier, Mme Fawcett, âgée de 81 ans, résidant à Corseaux, en Suisse, chez sa fille, et qui, sur la foi des radiesthésistes et des médiums, n'avait jamais perdu l'espoir de revoir un jour son mari.

Nous ne pouvons, cependant, de notre côté, croire à la survivance de Fawcett. Il aurait aujourd'hui plus de quatre-vingt-cinq ans, âge qu'aucun Européen ne peut espérer atteindre, dépourvu de tous soins médicaux, dans l'enfer de la forêt sud-américaine. Nous devons donc conclure à la mort de Fawcett, tué par Ixarari qui, au moment de mourir, n'avait aucune raison de s'accuser d'un meurtre qu'il n'aurait pas commis. N'oublions pas, d'autre part, qu'Ixarari déclara avoir abandonné les corps de Fawcett et de ses compagnons sur la berge du rio, où ils servirent de proie aux fourmis et aux oiseaux de proie. C'est à cette version qu'il est préférable, à notre avis, de se tenir.

De grandes lances à la lame barbouillée de sang avaient été plantées aux portes du camp... Au-delà, c'était le royaume du «rio de la mort»

la civilisation. « Les Blancs sont arrêtés par la forêt vierge, dirent-ils. Ils ont construit une pirogue et vont descendre le rio Kuliseu, vers le territoire des Indiens Kalopalos. » Un petit chien, offert à Fawcett, accompagnait l'expédition. Un beau jour, des coupeurs de bois virent arriver l'animal, à moitié mort de faim. Ils le soignèrent et prévinrent les autorités. A partir de ce jour, la forêt se referma sur les trois explorateurs et jamais on ne reçut de nouvelles d'eux. Peut-être, si le petit chien fétiche avait pu parler, aurait-on connu les raisons de leur silence...

Pourtant, l'aventure ne faisait que commencer. Des médiums déclarèrent avoir reçu des messages des explorateurs disparus, mais tous ces messages se contredisaient. Les histoires les plus extravagantes se colportèrent. Des indigènes prétendirent avoir rencontré Fawcett dans la jungle, où il vivait dans une vallée perdue. D'autres affirmèrent que Fawcett avait découvert sa ville mystérieuse et qu'il y était devenu roi des fameux « Indiens blancs ». On dit aussi que, atteint de la lèpre, le voyageur demeurait volontairement dans la forêt vierge. Finalement, le gouvernement britannique, justement alarmé par le silence de l'explorateur, demanda au gouvernement du Brésil d'envoyer une colonne de secours à sa recherche. Quelques mois plus tard, une dépêche de Rio annonçait que toutes les recherches avaient été vaines et que Fawcett devait être considéré comme mort.

LE RIO DE LA MORT

Mais les curieux ne désarmèrent pas. Nombre de têtes brûlées partirent à leur tour à la recherche de l'audacieux colonel. Mais, de quelque endroit qu'ils partissent, qu'ils tentassent d'accéder à la région mystérieuse par le territoire des Anaquas, des Kalopalos, des Xavantes, des Cyapos et des Urubus, ces féroces tribus indiennes toujours en guerre entre elles, c'était la même chose. Un beau matin, aux portes de leur camp, ils trouvaient plantées de grandes lances à la hampe barbouillée de sang et ornée de duvets de couleurs différentes. Ces lances signifiaient que, là, commençait le domaine de la mort. Les dépasser eût été courir au-devant d'un trépas certain. La forêt, autour des audacieux, se serait remplie d'invisibles présences et des flèches empoisonnées, venues on ne sait d'où, auraient touché les hommes.

Comme on le voit, le rio baignant cette région n'avait pas volé son surnom de « Rio de la Mort ». Des avions survolèrent même les villages indiens dans lesquels les explorateurs pouvaient être retenus prisonniers et, au passage, les indigènes, croyant avoir affaire à de gigantesques

dirent que trois Blancs avaient un jour passé par là. Un peu plus loin, dans un village Anaqua, Dyott vit, suspendue par une ficelle au cou du fils du chef de la tribu, une plaque de cuivre portant l'inscription suivante : « W.S. Silver et C^e, King William House, Eastcheap, London ». Ce nom était celui d'un fournisseur de Fawcett. Autre indice : dans la case du chef, les enquêteurs découvrirent une malle métallique du type de celles qu'employaient les officiers britanniques d'Orient. Cette malle ne pouvait être que celle de l'Anglais disparu.

Interrogé, Aloiqué — c'était le nom du chef Anaqua — déclara que cette plaque et cette malle avaient été laissées là par trois voyageurs blancs, qui s'étaient enfoncés plus avant encore vers l'est. Avancé toujours dans cette direction, l'expédition continua à descendre le rio Kuliseu jusqu'à son confluent avec le Kuluene. Là commençait le territoire des féroces Indiens Kalopalos. Dyott sentait l'hostilité grandir autour de lui et, à l'embouchure du rio Kuluene, un groupe de plusieurs centaines d'Indiens Kalopalos, montés sur leurs pirogues, attendaient l'expédition. A la faveur de la nuit, alors que les Kalopalos dormaient, Dyott monta ses canots et, abandonnant vivres et matériel, prit la fuite le long du rio. Mourant de faim, accablés par les fièvres, les enquêteurs atteignirent enfin une région habitée.

Désormais, tout le monde considéra Fawcett comme mort. Pourtant, tel le monstre de la légende, il devait renaître de ses cendres. En 1932, le trappeur suisse Rattin, revenant du Matto-Grosso, déclara avoir rencontré Fawcett.

— Je l'ai vu vivant, disait-il, prisonnier d'une tribu indienne de la rivière Arinos. Il porte une longue barbe et est vêtu de haillons. J'ai même pu lui parler à la faveur d'une fête religieuse.

Fawcett aurait demandé à Rattin de contacter un certain commandant Pagett, afin que celui-ci envoyât une troupe de secours. Ce commandant Pagett avait, en effet, financé en partie l'expédition de Fawcett, détail que Rattin était censé ignorer. Le Suisse décrivit également une bague portée par Fawcett, description reconnue exacte par Mme Fawcett, qui, à nouveau, retrouva l'espoir. Accompagné de deux autres hommes blancs, Rattin partit à son tour afin de retrouver Fawcett. Jamais les trois hommes, eux non plus, ne devaient reparaitre.

Lorsque, en 1943, le président du Brésil, Getulio Vargas, entreprit l'expédition Roncador-Xingu, afin d'installer des bases aériennes dans le Matto-Grosso, un journaliste brésilien, Edgar Morel, qui accompagnait l'expédition, s'aperçut que quelques centaines de kilomètres seulement le sépa-

liste. Ils partirent de Carapu le 25 septembre 1947, et, après huit jours de navigation sur la rivière Sept-Septembre, atteignirent le village Kalopalos où, grâce à des présents, ils furent accueillis en amis par le chef Ixarari.

Une nuit, Ixarari annonça au village qu'il allait mourir et demanda qu'on allât chercher Orlando. Quand celui-ci fut installé au chevet du chef mourant, ce dernier se confessa en ces termes :

« Les trois Blancs, accompagnés d'Aloiqué, le chef des Anaquas, installèrent leur campement sur la rive gauche du rio Kuluene. Comme ils paraissaient fort fatigués, je leur permis de demeurer une journée sur le territoire de ma tribu.

« Le lendemain, Fawcett vint me visiter lui-même, afin de me demander des porteurs et des embarcations pour aller chez les Cayapos. Je lui dis que les Kalopalos et les Cayapos étaient en guerre, que le mois précédent nous avions assailli et brûlé plusieurs cases de ces derniers et qu'il n'était pas question qu'aucun de mes hommes l'accompagnât. Il me répondit qu'il ne pouvait partir, car les Anaquas lui avaient volé ses canots. Ensuite, sans que rien n'ait pu me faire prévoir ce geste, il me gifla violemment. Alors, je saisis ma massue de guerre et lui fracassai le crâne. Ses deux compagnons se jetèrent sur moi, mais je fis un pas en arrière et les frappai tous deux de la même façon que Fawcett, les couchant morts à mes pieds. Leurs équipements, lestés de grosses pierres, furent jetés dans le rio. Quant aux corps, je les fis déposer sur la berge, où les vautours et les fourmis les dévorèrent. Seul, Aloiqué, le chef des Anaquas, fut au courant de toute l'affaire. »

LE SQUELETTE N'ÉTAIT PAS CELUI DE FAWCETT

Intéressé par la confession d'Ixarari, qui mourut le soir même, les frères Vilas Boas entreprirent de continuer leur enquête sur la disparition de Fawcett et de ses compagnons. Pendant six ans, pour le compte du gouvernement du Brésil, ils explorèrent la forêt vierge et, finalement, contre la promesse d'une grosse récompense, ils parvinrent à se faire désigner, en 1951, par les Kalopalos, l'endroit où Fawcett aurait été inhumé. Les corps de son fils Jack et de Rimell avaient été, eux, jetés dans un marais voisin où ils servirent de proie aux poissons carnivores et aux caïmans.

Creusant à l'emplacement indiqué par les Kalopalos, les explorateurs découvrirent effectivement un squelette et, tout près, un grand poignard de jungle, rouillé et portant une marque anglaise.

Ces ossements furent acheminés sur Londres, où un expert les étudia. Mais le résul-



CE PORTRAIT EST L'UN DES RARES DOCUMENTS QUI NOUS MONTRENT L'EXPLORATEUR FAWCETT UN PEU AVANT SA DISPARITION.

ANTOINE FUET

LE SURCOUF DES ANTILLES

ANTOINE FUET, qui se couvrit de gloire dans la mer des Antilles, naquit à Narbonne en 1759, dans une famille où l'on était serrurier de père en fils. Son père se rendait souvent à Agde, alors grand port méditerranéen proche de sa ville natale, car il forgeait des pièces pour les navires que l'on construisait dans les chantiers proches de l'embouchure de l'Hérault. Le jeune Fuet l'accompagnait fréquemment et découvrit ainsi le monde attirant de la mer. Son grand-père lui avait aussi parlé de Bordeaux et des voiliers qui, arrivant chargés d'or et d'épices, repartaient pour les îles lointaines avec des sacs de farine. Décidé à devenir marin, Antoine Fuet suivit les cours de l'école d'hydrographie de Narbonne, navigua pendant soixante mois et passa avec succès l'examen de capitaine hauturier.

En 1794, il se trouvait à Pointe-à-Pitre, en qualité de capitaine d'un navire marchand, lorsque, le 22 avril, les Anglais s'emparèrent de la Guadeloupe. Six semaines plus tard, Victor Hugues, envoyé par la Convention, y débarqua à son tour, bien décidé à chasser de l'île l'envahisseur. Il réunit alors à Pointe-à-Pitre les vingt capitaines de goélettes marchandes qui se trouvaient là. Fuet en était. Il leur demanda d'aller dans les îles neutres pour y chercher du ravitaillement et de s'armer afin de pouvoir capturer tous les bâtiments britanniques isolés qu'ils rencontreraient. Des lettres de marques furent délivrées. Les corsaires de la Guadeloupe étaient créés. Ils allaient porter à l'Angleterre et à l'Amérique (car la Guadeloupe fut en guerre contre les Etats-Unis de 1798 à 1801) les coups les plus rudes. Antoine Fuet fut un adversaire redoutable. Il mérita le surnom de « Surcouf des Antilles ». Un journal anglais déclara que l'« impudence de ce corsaire était inacceptable ».

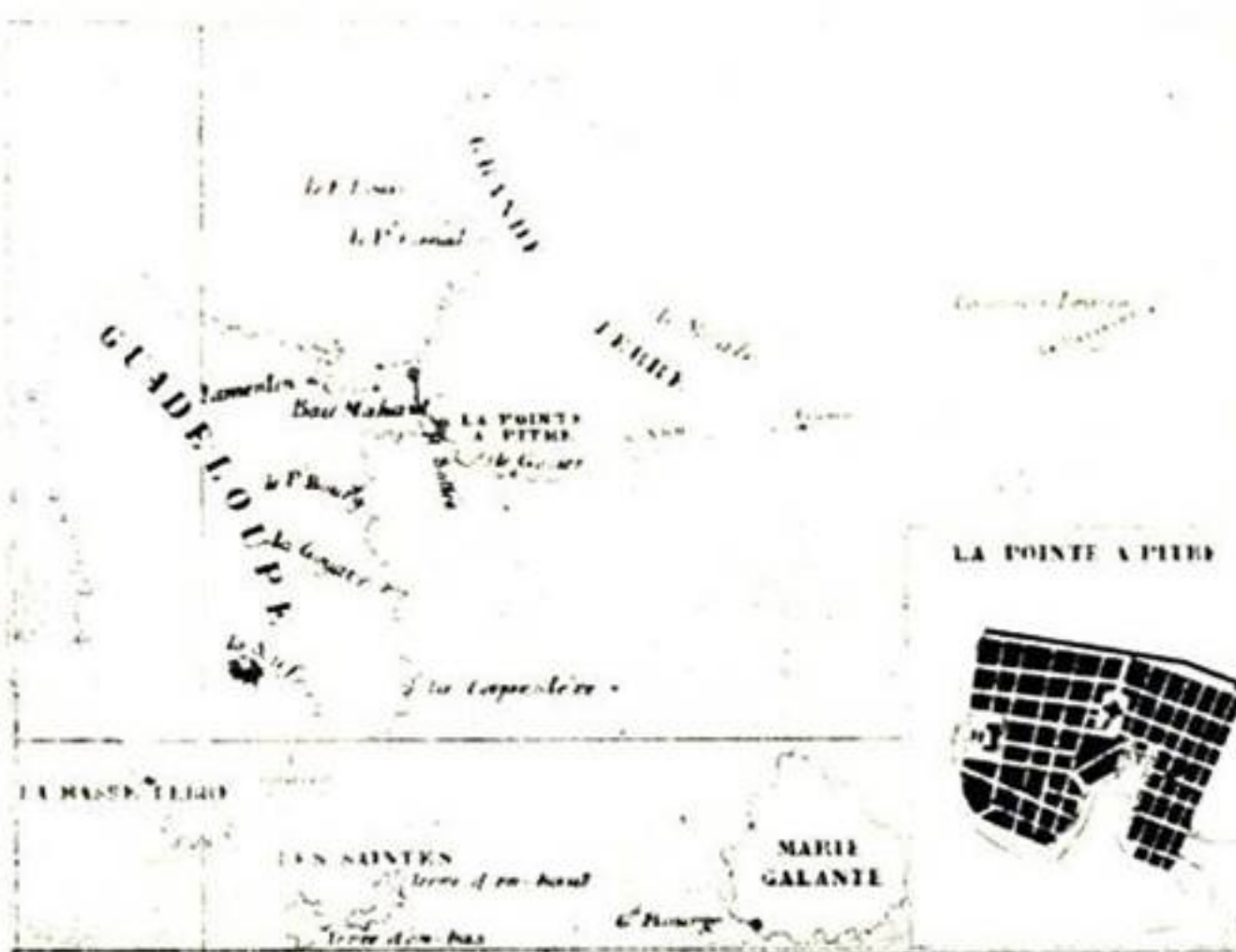
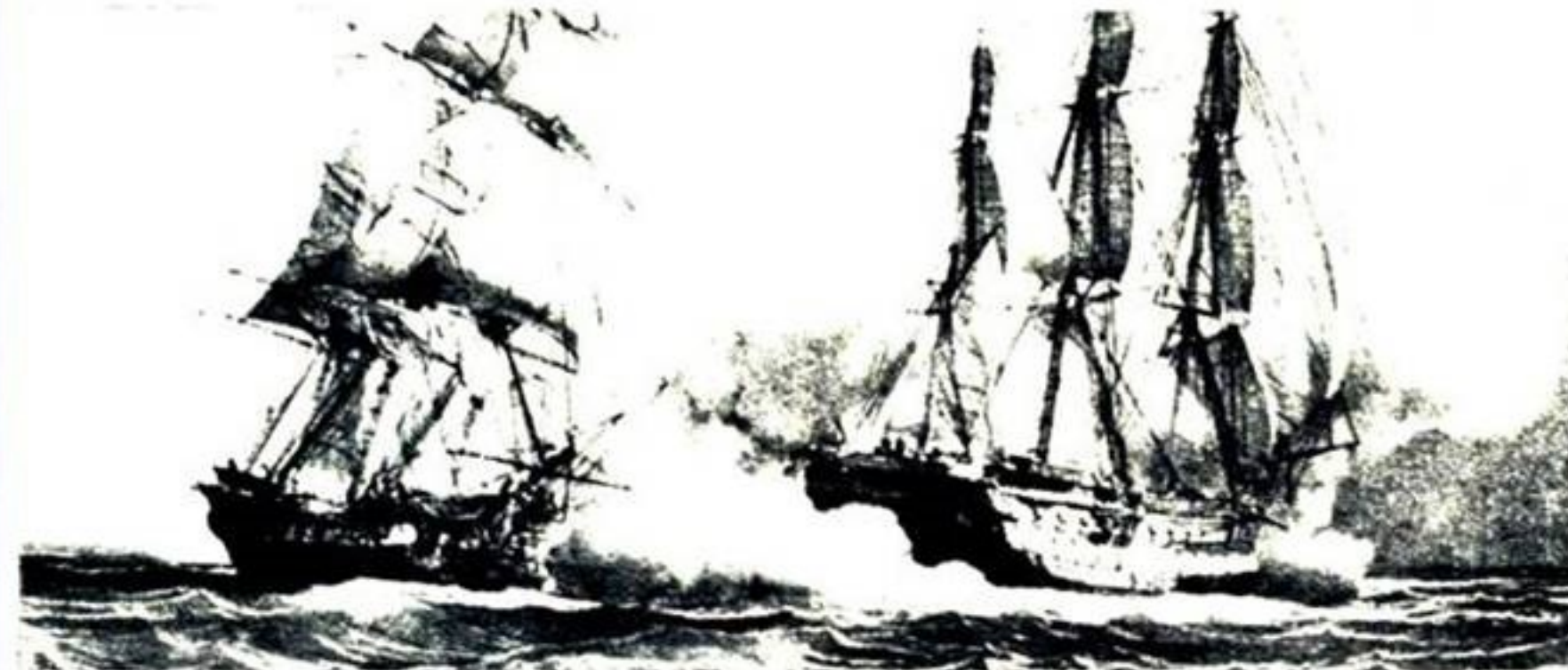
Parmi ses exploits, voici celui qui consacra sa renommée :



Ce tableau, représentant Antoine Fuet, le « Surcouf des Antilles », et aussi le capitaine Moelde, est célèbre dans toute la Guadeloupe.



Une vue du port de Pointe-à-Pitre, à l'époque d'Antoine Fuet.



Le célèbre trois-mâts « La Confiance » (à gauche), avec lequel Robert Surcouf captura « Le Kent » (voir Pilote N° 3) était semblable à « La Thérèse » de notre héros.

Ce sont des pièces semblables à celles-ci qui chargèrent les canons de « La Thérèse » pour remplacer la mitraille qui manquait. Elles fournirent à Fuet son deuxième surnom.



Au cours de l'année 1796, Antoine Fuet livra un combat mémorable. Il commandait sa frégate « La Thérèse » et naviguait au large des Barbades lorsque la voile signalée, au loin, la présence d'une voile inconnue. On ne tarda pas à apprendre que c'était un bâtiment britannique. Fuet décida de l'attaquer et ordonna à ses hommes de gagner sans retard leurs postes de combat. Il fut obéi et chacun silencieux attendit l'instant décisif.



Le navire anglais s'approcha sans méfiance. Lorsqu'il fut à portée des canons de « La Thérèse », Antoine Fuet fit un signe à son maître-canonnière. Celui-ci approcha son boutefeu de la mèche de la pièce qui se trouvait à ses côtés. Le canon cracha sa charge de mitraille qui atteignit le Britannique de plein fouet. L'attaque fut déclenchée. L'ennemi, un instant désespéré, se ressaisit pourtant. Mais, bientôt, sa résistance faiblit.



Les corsaires se lancèrent à l'abordage dès que « La Thérèse » eut accosté son adversaire. La plupart des Anglais étaient morts ou hors de combat. Le pont était jonché de cadavres et de blessés. Les survivants valides, retranchés à l'arrière du bâtiment, se défendirent avec l'énergie du désespoir. Ils furent promptement réduits à l'impuissance. Alors les hommes d'Antoine Fuet entreprirent de visiter le navire de fond en comble.



Dans les cales, les marins français firent une découverte qui les surprit et les enthousiasma à la fois. Ils y trouverent des barils et des caisses remplis de pièces d'or, en majeure partie des « moeles », ducats portugais aux effigies de Jean V, Joseph et de Marie et Thérèse III, valant, à cette époque, 45 francs. Le navire britannique menaçant de couler, Antoine Fuet fit transporter à son bord la précieuse cargaison.



« La Thérèse » regagnait son port d'attache à la Guadeloupe lorsque la vigie signala une corvette anglaise qui se dirigeait, toutes voiles déployées, vers eux avec l'intention évidente de les empêcher de passer. Les corsaires auraient pu lui fausser compagnie et éviter le combat. Mais Antoine Fuet ne pouvait résister au désir de combattre avec un Anglais. « La Thérèse » cingla donc sur le bâtiment de Sa Majesté George III.



Le capitaine anglais était un marin habile et prudent. Il manœuvra pour éviter l'abordage et pouvoir attaquer le bâtiment corsaire de la façon la plus favorable. Il voulait imposer sa tactique et venir à bout du redoutable Français. Il comptait, avec son artillerie, démanteler la voilure de « La Thérèse » et tuer le plus possible de ses matelots afin de pouvoir terminer la rencontre en abordant un navire absolument désarmé.



Le combat dura plusieurs heures. A cette époque, les boulets n'étaient guère meurtriers car beaucoup d'entre eux n'atteignaient pas leur but. Les navires évoluaient avec lenteur et leurs manœuvres exigeaient beaucoup d'efforts. Les deux bateaux avaient l'un et l'autre beaucoup souffert lorsque le maître-canonnier Zoye, remontant de la soute aux munitions, annonça avec terreur : « Il ne reste de la poudre que pour deux heures ! »



Il s'approcha d'Antoine Fuet et le mit au courant de la situation critique. « C'est vrai, Capitain ! Il y a de la poudre pour encore deux heures. Seulement... » « Seulement, quoi ? » interrogea le capitaine dont le visage s'était rembruni. Zoye, gravement déclara : « Seulement, il n'y a plus de boulets ni de mitraille pour bourrer la gueule des canons ! » Ainsi, le combat risquait de tourner au désavantage des corsaires.



Pour les corsaires, il n'y avait que deux solutions. Antoine Fuet n'avait jamais encore fui devant un adversaire. L'eût-il voulu que l'état des voiles l'en eût empêché. Il fallait choisir : se faire sauter ou capituler. Pas un seul instant, Fuet ne songea à amener son pavillon. Il allait donner l'ordre de mettre le feu aux poudres lorsqu'il se ravisa : « Défoncez les caisses et les barils et chargez avec les pièces d'or. »



Les matelots obéirent et se mirent sans retard à la besogne. Ils opérèrent avec précaution car cette mitraille d'un nouveau genre coûtait fort cher. Ils préféraient la garder pour leur usage personnel. Antoine Fuet connaissait la tactique des Anglais. Il appela le maître-canonnier et lui dit : « Zoye, ne tire pas en bordées mais sabord après sabord. » Pendant ce temps, de la cale, les matelots remontaient des paniers de ducats.



Ainsi, avec de l'or, le navire britannique fut mitraillé à outrance. Bientôt, il ne fut plus qu'une simple coque démantelée. A son bord, la résistance avait fini par faiblir. Les rescapés continuaient à tirer. « La Thérèse » s'approcha et les grappins furent lancés sur la corvette. Antoine Fuet, en grand uniforme, deux pistolets à la ceinture, le sabre à la main, lança : « Et maintenant, les enfants, allons récupérer notre or ! »



Les corsaires hurlèrent comme des sauvages et se ruèrent à l'assaut. Ce fut une rude mêlée. Les survivants de l'équipage anglais se défendirent désespérément. Mais, après un quart d'heure de lutte, le capitaine de la corvette capitulait. Les Français alors se dispersèrent dans tout le navire et, selon leur habitude, ils se préparaient à jeter par-dessus bord les cadavres des morts, lorsque, d'un geste, Fuet les arrêta.



« Alignez-les côte à côte sur le pont, déclara-t-il, nous allons les ramener à Pointe-à-Pitre ! » Devant la surprise de ses hommes, il précisa : « Ces morts ont, dans leur chair, une mitraille précieuse. Nous demanderons à notre chirurgien de nous la récupérer. Après quoi, nous donnerons ces cadavres à la mer ! » La coque du navire fut examinée de près. Elle aussi contenait dans ses flancs de nombreuses pièces d'or.



Le retour à Pointe-à-Pitre fut triomphal. Le chirurgien de l'équipage se mit à la besogne tandis que les charpentiers récupéraient un peu partout des ducats portugais. Ainsi, 300 pièces d'or furent trouvées par le praticien tandis que les hommes du chantier en amassaient 1813. Cette opération terminée, le navire britannique, désormais inutile, fut emmené au large et coulé. Dès ce jour, Fuet devint « Le Capitaine Moele ».



Continuant à pourchasser les Anglais avec une rare audace, il opéra dans la mer des Caraïbes, attaquant Britanniques et Américains, même s'ils étaient dix fois plus forts que lui. Le 2 juin 1809, il épousa, à Basse-Terre, Marie-Magdeleine Dutour qui lui apporta, en dot, une propriété à Trois-Rivières. En 1814, l'empereur Napoléon I^{er} décorait Antoine Fuet de la Légion d'honneur, le mettant ainsi à égalité avec Robert Surcouf.

JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Décidé à percer le mystère de Pierre-noire, Jacques Le Gall passe la nuit près des ruines.

contre

MALGRÉ LE VENT QUI LE DÉPORTE DANGÉREUSEMENT VERS LES ARBRES, LE MYSTÉRIEUX APPAREIL PLONGE VERS LE SOL COMME POUR RECONNAÎTRE L'AIRE QUE DÉLIMITENT LES LUMIÈRES...



IL REMET LES GAZ... IL REMONTE... IL VIRE, LE PILOTE A DÙ SE RENDRE COMPTE QUE TOUT ATTERRISSAGE ÉTAIT IMPOSSIBLE... TIENS, NON... IL REVIENT... ON DIRAIT QU'IL VA REMETTRE ÇA...



À LA LUEUR DES ÉCLAIRS DE PLUS EN PLUS NOMBREUX, JACQUES LE GALL AHURI PEUT SUIVRE L'APPROCHE INCERTAINE DE L'AVION TERRIBLEMENT GÊNÉ PAR LES REMOUS, LES TROUS D'AIR ET LE VENT VIOLENT QUI LE FAIT DÉRIVER ET DÉRAPER DANGÉREUSEMENT, RISQUANT À CHAQUE INSTANT D'ÊTRE PLAQUÉ AU SOL... ET SOUDAIN!



OH!... UN PARACHUTE!... JE COMPRENDS... CES BALISES DÉLIMITENT UNE ZONE DE PARACHUTAGE!... MAIS POURQUOI EN PLEINE NUIT, ET DANS CE COIN ISOLÉ?...

HÉ HÉ! FANTÔMES OU ÊTRES HUMAINS, LES DESTINATAIRES DE CE COLIS VONT AVOIR TOUTES LES PEINES DU MONDE À LE RÉCUPÉRER... LE VENT DÉPORTE ET ENTRAÎNE LE PARACHUTE!...



MAIS DÉJÀ, AVANT MÊME QUE LES OMBRES QUI S'AGITENT SUR LA TERRASSE, DEVANT LES RUINES, AIENT RÉCUPÉRÉ LE PREMIER PARACHUTE, L'AVION QUI A VIRÉ ET ACCOMPLI UN CIRCUIT REVIENT POUR UN NOUVEAU LARGAGE...



AVEUGLÉ PAR LES ÉCLAIRS ET DE PLUS EN PLUS GÊNÉ PAR LE VENT QUI REDOUBLE ENCORE DE VIOLENCE ET MULTIPLIE LES RISQUES DE COLLISION... LE PILOTE CETTE FOIS EFFECTUE SON PASSAGE PLUS HAUT ET APPRÉCIE MAL SA DÉRIVE.....



HÉ, MAIS... IL EST COMPLÈTEMENT EN DEHORS DE SON AIRE DE LARGAGE... IL EST PRESQUE AU DESSUS DE MOI, ET... OH!...

UN SECOND PARACHUTE!... ET IL... IL DÉRIVE DROIT PAR ICI!...



LA CHANCE EST AVEC MOI!... JE N'AURAI PU ESPÉRER MIEUX!... BON SANG!... QUE PEUT BIEN CONTENIR CE COLIS!... QUEL LUXE D'EMBALLAGE!... VITE! VOYONS ÇA!



OH!



JE... OH!... DE L'OR!...



CETTE ÉPREUVE EST LA CINQUIÈME D'UNE SÉRIE DE 6 ÉPREUVES

CONSACRÉES A LA MARINE

PATRONNÉE PAR

BICHOCO PRIOR

Le sandwich de biscuits
au chocolat frais

PILOTE VOUS PRÉSENTE LA SIXIÈME ÉPREUVE DU "BREVET DE PILOTE"

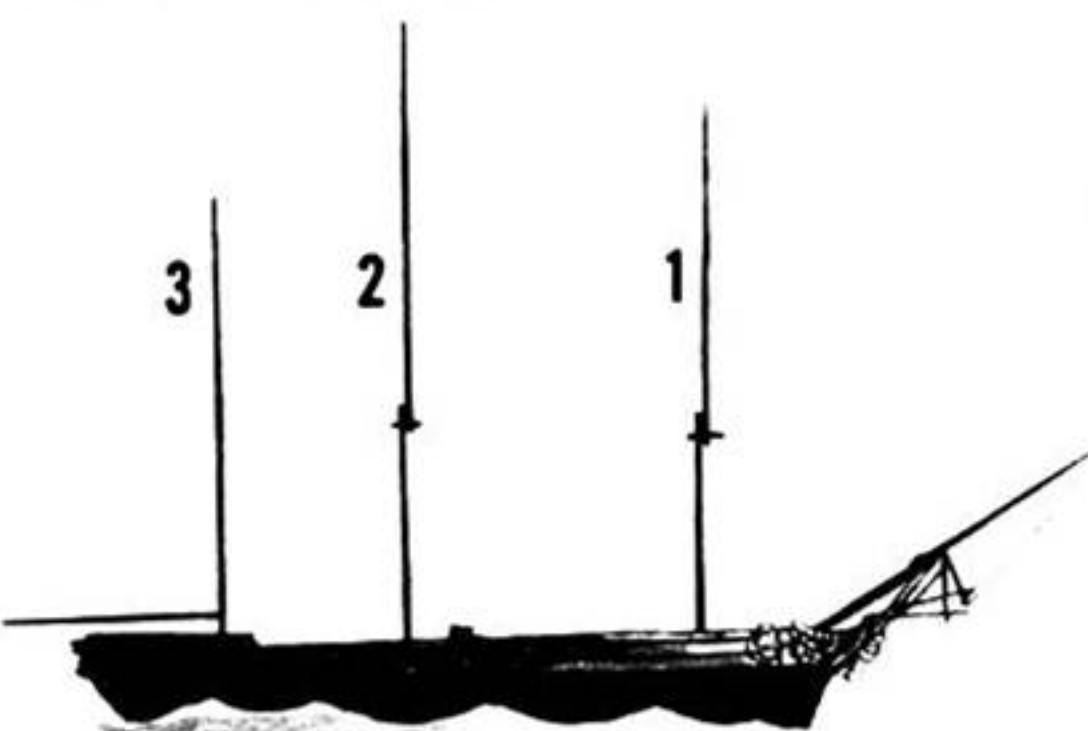
Attention ! Cette épreuve est ouverte uniquement
aux détenteurs du Carnet de Bord.

1^{re} QUESTION

LES MATS

Vous avez certainement lu
« la Prise du Kent », le plus
fameux exploit de Surcouf,
dans le N° 3 de *Pilote*.

Nous vous représentons ici
le croquis de ce magnifique
« Trois Mâts », le Kent, et
nous vous demandons simple-
ment de nous dire le nom de
chacun de ces Trois Mâts
que vous désignerez par les
chiffres 1, 2, 3, en partant
de la plage avant vers la
plage arrière du vaisseau.



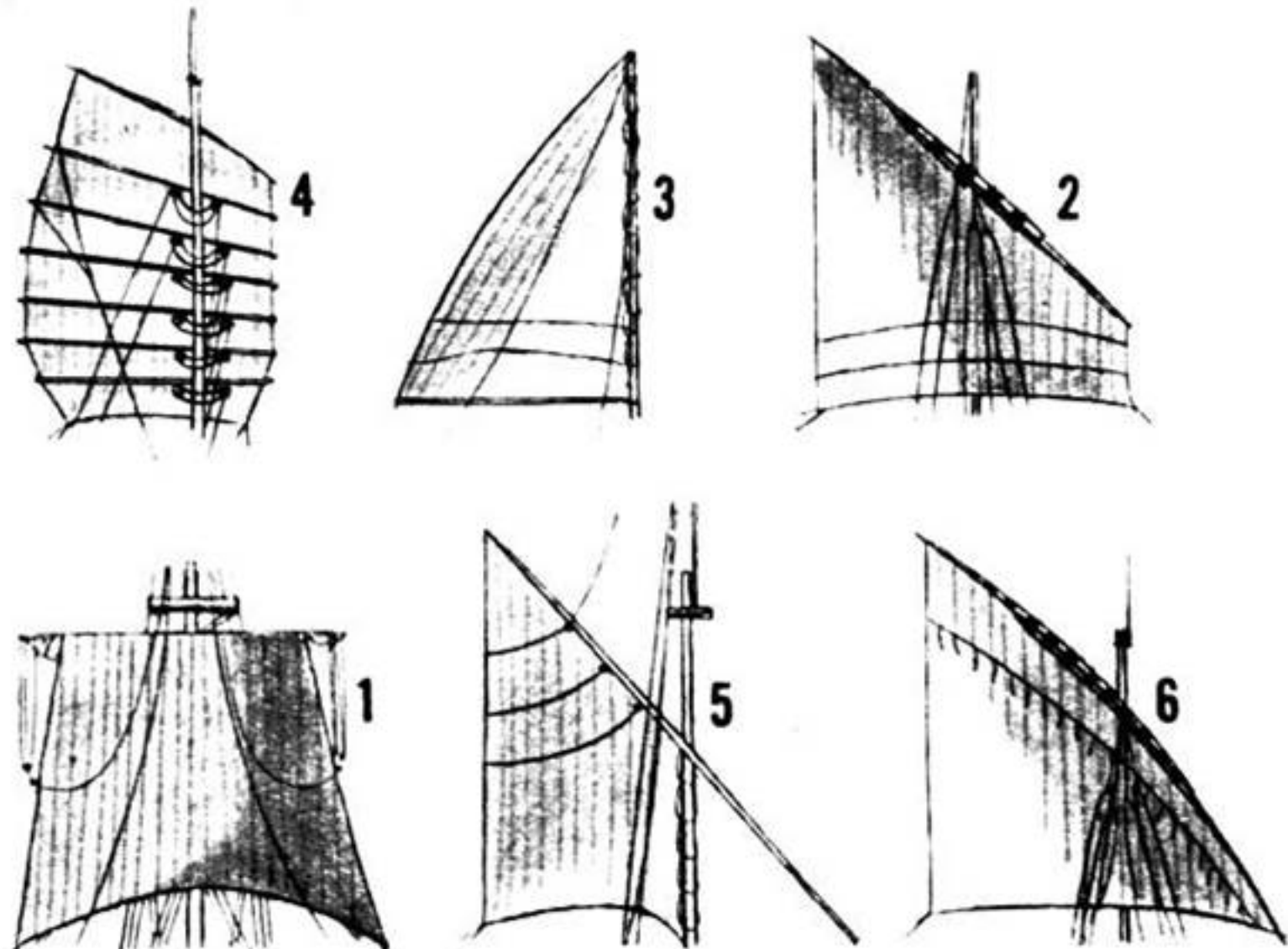
2^e QUESTION

LES VOILES

Nous vous présentons le dessin de six types de voiles numérotées de 1 à 6.
D'autre part, voici le nom de chacune d'elles :

- | | |
|--------------------|-------------------|
| — VOILE CHINOISE ; | — VOILE MARCONI ; |
| — VOILE ARABE ; | — VOILE CARREE ; |
| — VOILE AURIQUE ; | — VOILE LATINE. |

A vous de les reconnaître. Pour cela, il vous suffit d'indiquer en face du nom de ces voiles, le numéro correspondant au dessin.



Vous n'oublierez pas d'inscrire sur votre bulletin-réponse votre nom (en haut), votre adresse, le numéro de votre Carnet de Bord ; de même, vous joindrez à votre envoi une enveloppe timbrée à 0,25 NF portant également vos nom et adresse.

Vous avez jusqu'au lundi 27 juin à minuit (le cachet de la poste faisant foi) pour répondre à la

**6^e épreuve du Brevet de Pilote,
PRIOR-MARINE
Journal PILOTE**

30, rue Notre-Dame-des-Victoires - PARIS (2^e)

Attention ! Cette épreuve n'est en aucun cas un concours de vitesse. Ceux qui y répondront les premiers n'en tireront aucun avantage ! Aussi, nous ne saurions trop vous recommander de prendre votre temps pour bien répondre, et tout simplement dans les délais !



Mes chers amis,

Je vous ai parlé, la semaine dernière, devant l'abondance des demandes de singes de toute espèce, des difficultés que vous auriez, d'abord à trouver ce genre d'animal, ensuite, si vous en aviez un, à l'élever comme il convient.



Quant à un chien, avant de vous en charger, pensez qu'il faut le promener tous les jours, le baigner une fois par semaine environ, le brosser, etc. En échange, que d'affection et de reconnaissance il vous donnera. Mais pensez aussi que l'on tue chaque année quatre mille chiens à la fourrière et que la responsabilité en revient à quatre mille mauvais maîtres !

Et maintenant que vous voilà bien mis en garde, si vous êtes sûrs de vouloir « pour de bon » un animal, écrivez-moi et j'essaierai de vous donner satisfaction. Écrivez-moi également pour vous inscrire au « Club du Jeune Ami des Animaux ».

En toute amitié,

Jean-Paul

S.O.S. ENTENDUS



Beaucoup de réponses encore aux S.O.S. n° 14 et 15 (domaine de Charleville et Claude Heysch). Elles se sont évidemment transmises mais nous ne pouvons affirmer, ces deux S.O.S. étant déjà un peu anciens, qu'elles seront satisfaites.

• Jean Blanchaert, à Melun (S.-et-M.) : Vous n'avez pas bien compris le sens de l'annonce. Jean : Francis Hermant a lui-même une tourterelle et demande un oiseau plus petit.

• Luc de Larroche, à Paris (VII^e) : « Je suis d'accord pour le jeune caniche noir n° 18. Il aura une nourriture saine et sera bien entretenu. »

• Jean-Paul Riff, à Bisel (Haut-Rhin) : « Je voudrais bien prendre le canard de Michel Rogerie (n° 7). J'habite près d'une rivière : il pourra aller nager... »

NOUVEAUX S.O.S.



N° 30. Jean-Claude Manin, à Paris (XIV^e) : « Habitant depuis peu une maison neuve où, malheureusement, les animaux sont interdits, je me vois dans l'obligation de me séparer de mon chien que j'ai comme compagnon depuis dix ans. C'est un mélange de Malinois, très doux avec les enfants et de bonne garde... Ça me fait mal au cœur de le faire piquer... »

N° 31. Alain Berroy, à Paris (XIX^e) : « Je possède deux petites souris blanches, je voudrais les offrir à condition qu'elles soient heureuses car, jusqu'à présent, elles ont été bien gâtées... Je souligne qu'elles sont de même sexe. »

N° 32. Renée Hallwax, à Paris (XIV^e) : « Qui voudrait me prendre d'urgence un jeune coq et me promettre de ne pas le manger ? »

ON NOUS DEMANDE...



N° D 16. Christian Thomas, à Paris (XVIII^e) : « Il y a déjà quelque temps, nous avions une petite chienne, mais malheureusement, elle est morte de vieillesse. Aussi, nous désirons en avoir une autre... de préférence, un petit fox terrier à poils durs, et jeune... »

N° D 17. Jean-Claude Grosjean, à Lunéville (M.-et-M.) : « J'adopterais volontiers une souris blanche ou un cobaye... Je te promets qu'ils ne visiteront pas l'estomac d'un chat quelconque... »

N° D 18. Michel Guillien, à Quincy-Voisins (S.-et-M.) : « Comme j'aime bien les animaux, je désirerais avoir une tortue de terre... Un de mes camarades, Raymond Misslin, en désire une aussi... »

Concours-Voyage ORANGINA

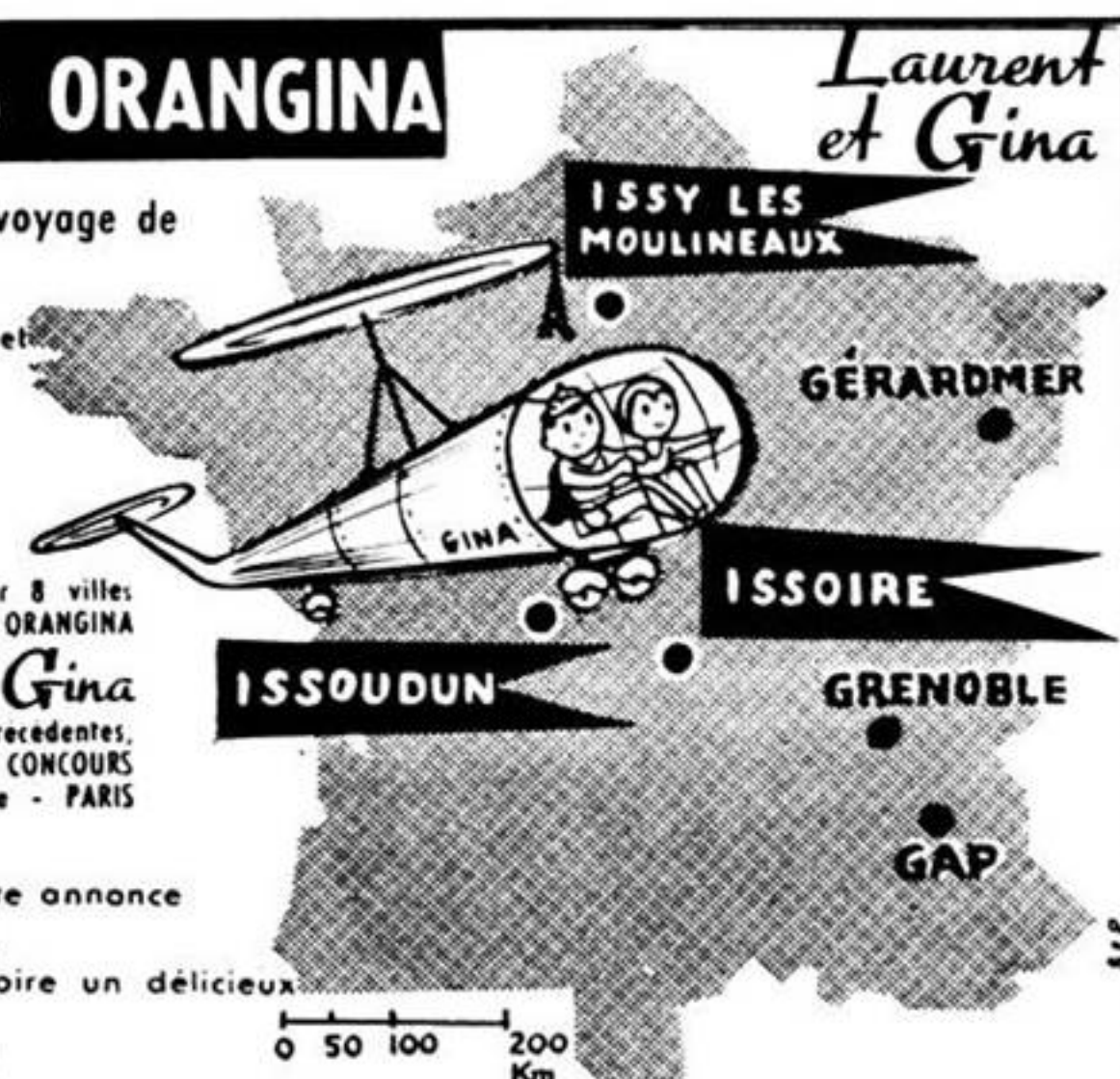
Quelle est la 5^e ÉTAPE du voyage de

DÉPART : Une des trois villes :
GAP, GERARDMER ou GRENOBLE !
Longueur (à vol d'oiseau) entre 520 et 550 kms.
Permet de voir la tour EIFFEL.
Ville d'arrivée (à trouver) :
ISSOIRE, ISSOUDUN ou ISSY-les-MOULINEAUX !

Combinez un itinéraire passant par 8 villes dont les premières lettres forment ORANGINA et dessinez *Laurent et Gina*.
Si vous n'avez pas les étapes précédentes, demandez-les à ce journal ou au CONCOURS ORANGINA - 3, rue de Castellane - PARIS (enveloppe timbrée).

Découpez et conservez cette annonce jusqu'à la fin du concours.

Et ne manquez pas de boire un délicieux ORANGINA en conservant la capsule !



SOLUTION DES JEUX DES PAGES 18-19

FERNAND-LE-BEGUE CONTRE ROBILLARD

Regardez bien le dessin n° 4. Vous verrez que Fernand-le-Begue a eu l'imprudence de laisser, accrochée au porte-manteau, chez Alfred-le-Sourd, l'écharpe multicolore qu'il portait au moment de sa première rencontre avec l'inspecteur Robillard (dessin n° 1). Donc si, aussitôt après cette première rencontre, il était rentré chez lui, comme il le prétend, son écharpe ne se serait pas trouvée chez Alfred quand il y est arrivé en compagnie de l'inspecteur. Ainsi Fernand-le-Begue a menti. De là à déduire que...

MOTS CROISÉS

Horizontalement : I. Grogard. - II. - Cambronne. - III. UOM (Mou). - IV. Sub. - V. Crocs. - VI. Blücher. - VII. Ney. Dur. - VIII. Us. Orné. - IX. Orée.

Verticalement : I. Lobau. - 2. Gaz. Se. - 3. RM. Un. - 4. Obus. Ce - 5. Grouchy. - 6. Nombre. Or. - 7. AN. Ordre. - 8. RN. Une. - 9. Désastre.

POUR DEMANDER VOTRE "CARNET DE BORD"

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris-2^e.

Pilote

Sté Nlle D'EXPLOITATION DU JOURNAL PILOTE

Rédaction et Administration :
30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 19-10 - CENTRAL 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE
Directeur général : J. HEBRARD
Rédacteur en chef : R. JOLY
Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY
Directeur artistique : J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

| France et Communauté française | Étranger |
|--------------------------------|----------|
| 3 mois... 9,80 NF | 11,00 NF |
| 6 mois... 19,00 NF | 21,60 NF |
| 1 an... 36,40 NF | 41,60 NF |

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

"SIREP", 35, avenue Wolvendael,
BRUXELLES 18^e - C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

| |
|------------------|
| 6 mois... 216 FB |
| 1 an... 416 FB |

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés.
Les manuscrits non utilisés ne sont pas ren-

Publicité : ÉDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-
des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTRAL 12-75,
13-30, 16-99.

**BREVET DE
"PILOTE"**



ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — A la suite des déclarations de l'ignoble docteur Bolzano, Hubert Lhertier est en mauvaise posture à son procès à Marseille. Mais M. Labise vient d'arriver de Paris avec une lettre d'Edith Jeanson pour Zappy Max.

par St JULIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



Pilote

N° 35
23 JUIN 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique 8 fr. 8

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

AU DÉPART DU TOUR DE FRANCE ET DES 24 HEURES DU MANS





Il n'a pas compris que le monde lui est ouvert... Il le regrettera.

Pilote S'INTERROGE

POURQUOI LES BLOUSONS NOIRS ?

Il y a quelques jours, tous les quotidiens français étalaient sur plusieurs colonnes de grands titres : « A Pont-de-l'Arche, des blousons noirs assiégent une gendarmerie. » Une cinquantaine de jeunes voyous avaient tenté de libérer leur « chef ». Trente-six d'entre eux ont été arrêtés.

Ce fait divers n'est hélas pas le premier du même genre. Depuis des années, les « blousons noirs » sont devenus les tristes vedettes d'histoires semblables.

Prenant pour modèles les héros de quelques films qu'ils n'ont pas compris, ils aiment à arborer des blousons noirs sur des blue-jeans, très décolorés par de nombreux lavages, de préférence (il existe même au Marché aux Puces des commerçants qui se sont fait une spécialité de vendre des blue-jeans déteints à l'eau de javel). Et puis, ils se mettent à porter « l'âme en noir ». Ça fait si bien !

Il est vrai que chaque époque du passé a connu sa « jeunesse perdue ». Les longs cheveux des jeunes qui, voici une centaine d'années, souffraient du « mal du siècle », on les retrouvait sur la nuque de ceux qui, peu après la libération, se prétendaient « existentialistes » et n'étaient que de pauvres enfants à la recherche

d'un équilibre perdu après une guerre sanglante et quatre ans d'occupation. Il ne faut pas s'étonner outre mesure des excès des « blousons noirs », ni leur trouver une audace admirable ! Mais cela ne veut pas dire qu'il ne faille pas prendre sérieusement en considération un état de fait dangereux. Dangereux surtout pour les jeunes imbéciles qui se laissent prendre à cette poésie de pacotille qui ruinerait peut-être leur vie.

C'est pour envisager ce problème qu'une réunion, convoquée par l'UNESCO, vient de se tenir à Houlgate, dans le Calvados. Venus de Belgique, de Pologne, de Tchécoslovaquie, d'Allemagne, des Indes, etc., des hommes et des femmes de bonne volonté ont rejoint leurs collègues français pour chercher ce qui menait ces « bandes associées de jeunes », comme ils les ont nommées. Car notre pays n'est pas le seul à connaître une telle jeunesse : les « teddy-boys » anglais, les « hooligans » d'Europe Centrale sont les frères de nos « blousons noirs ».

Un premier point est acquis : ces bandes sont composées presque uniquement de garçons (les rares filles qui s'y sont unies ne sont généralement que des spectatrices), âgés de quinze à vingt-cinq ans, les plus nombreux ayant moins de vingt ans et, en majorité, dix-sept ans. Ils viennent de toutes les classes sociales, ouvriers et apprentis, étudiants et jeunes bourgeois. Ils ont en commun la faiblesse de caractère, le refus de la lutte quotidienne. Ces jeunes « casseurs » ne seront jamais des hommes, des « vrais ».

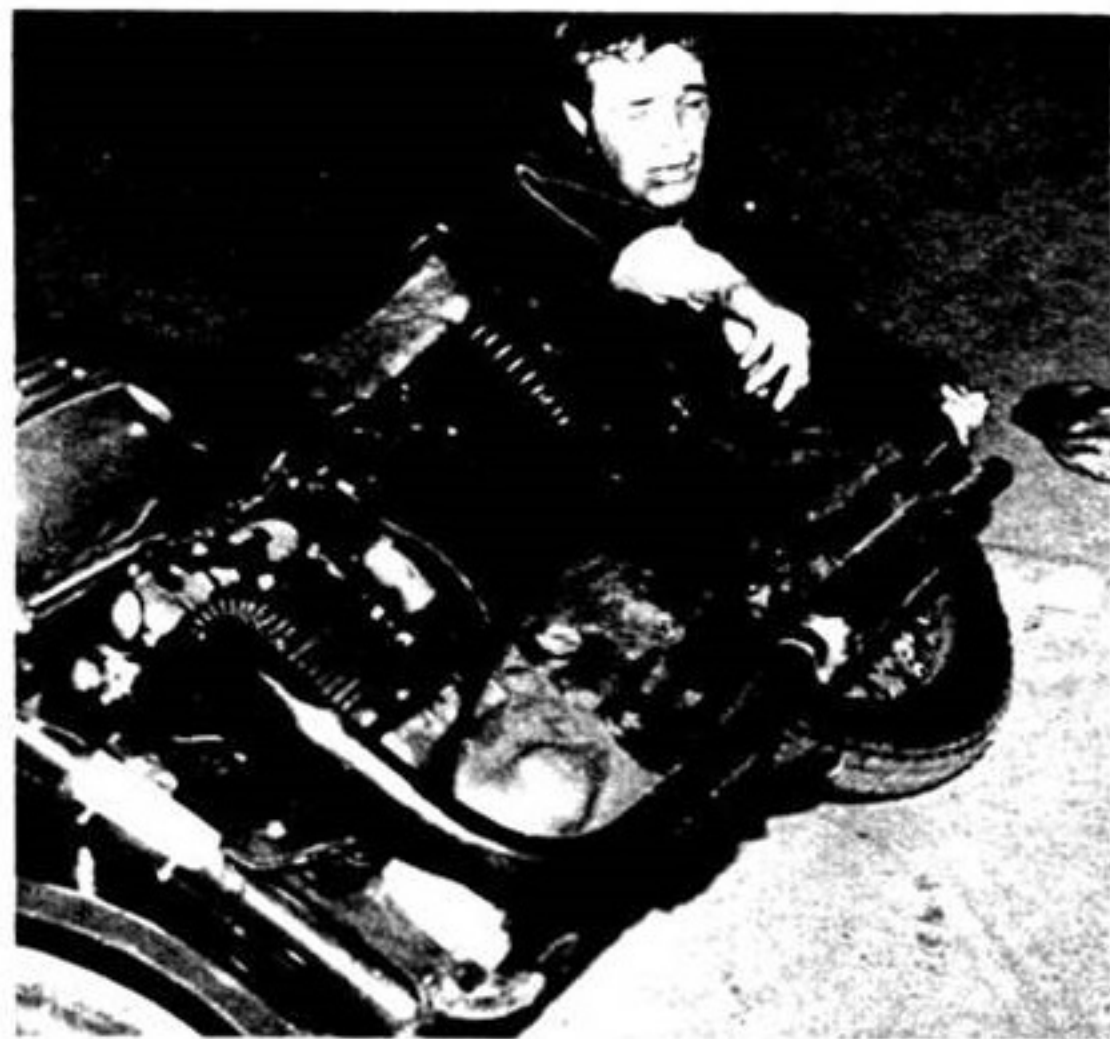
Les raisons de leur attitude ? Elles sont nombreuses. Il y a le fait que ces faibles, venus de la campagne, ne retrouvent plus dans les villes le « cadre », les liens, la morale auxquels ils étaient habitués dans leurs villages. Il y a aussi le refus par l'adolescent de supporter les conséquences des actes des adultes : crise économique, guerre, etc.

On veut scandaliser, on veut blesser, on veut détruire... et, tout bêtement, on revêt le blouson noir d'uniforme. Sans comprendre tout ce que le monde peut offrir de bon et de beau à une énergie de vingt ans !

« Pauvres types », ces blousons noirs !



Comme Marlon Brando, dans le film « L'Équipée Sauvage », les « durs » à blouson noir finissent leur « épopée » en pleurant et en gémissant, oubliant leur rôle de « terreur ».



ILS ONT VAINCU L'ÉVEREST

Premières photos de l'A.F.P. à Pékin



WANG FU-CHOU.



SHIH CHAN-CHUN.



CHU YIN-HUA.

A 8882 mètres au-dessus du niveau de la mer, se dresse le plus haut sommet de l'Himalaya, la plus haute montagne du globe, celle qu'on appelle « le toit du monde ». C'est le mont Everest, ainsi baptisé du nom du topographe britannique qui, le premier, en évalua la hauteur. C'est aussi, pour les Népalais, le Sagarmatha (« sommet de l'Océan »). C'est encore, pour les Chinois, le Chomo Lungma (« déesse mère des neiges »).

Et c'est de ce dernier nom que le désignent le communiqué de l'Agence AFP de Pékin qui nous avait appris la grande nouvelle : trois Chinois, un géologue, un bûcheron, un soldat, viennent d'atteindre le sommet de la plus haute montagne du monde par la face nord. Remarquez bien ces mots : « par la face nord ». La face sud, elle aussi, est abrupte, difficile, dangereuse. Mais on l'avait déjà vaincue à plusieurs reprises, la première fois en 1955, quand Sir Edmund Hillary et le sherpa Tensing y avaient conquis la gloire. Mais, par la face nord, l'Everest était réputé inviolable. Cette fois, en un peu plus de deux mois, affrontant des températures de -40°, trois hommes ont réussi, à force de courage et de volonté, ce que les alpinistes du monde entier jugeaient impossible. Pourtant, regardez-les : ils n'ont en apparence rien d'extraordinaire. Ce sont eux, cependant, qui ont vaincu le mur infranchissable, sur lequel on distingue à peine (photo ci-dessus) les équipes qui préparèrent le chemin de l'expédition. Ci-contre, notre photo exclusive vous donne une idée des efforts inhumains qui furent nécessaires.



PHOTO EXCLUSIVE

PAS CONTENT

De Daniel Tanare, 10, rue Jean-Jullien, Lyon (4^e).

« Je suis détenteur du Carnet de Bord « Pilote » et je crois que les épreuves sur « Top-Totem » sont inutiles, car nombreux sont les lecteurs qui ne savent pas y jouer et ne peuvent pas avoir de points en plus.

« J'espère aussi que les activités « Pilote » ne seront pas toujours concentrées sur la région parisienne. »

Les épreuves du Carnet de Bord, répétons-le, sont facultatives. Le fait de négliger une épreuve recule un peu la date de l'obtention du « Brevet de Pilote ». C'est tout. Nous nous employons à étendre les avantages du Carnet de Bord en province (Voir notre article en page 31).

CONTENT

De A. Clément, 98, rue A.-Guyot, Bois-Colombes (Seine).

« Votre journal est vraiment formidable. C'est un peu le Reader's Digest de la jeunesse,

car il nous instruit tout en nous divertissant. Le jeudi, nous nous l'arrachons tous, mes trois frères, mes parents et moi. Nous avons été obligés d'établir un ordre ; naturellement, c'est toujours papa qui le lit le premier, car, dit-il : « Je dois contrôler la lecture de mes enfants ». Quel bon prétexte ! Maman se sacrifie en le lisant toujours la dernière. »

L'AGE MAXIMUM

De Christian Lataud, « Les Neuf Clés », par Mâcon (S.-et-L.).

« Dites-moi quel est l'âge maximum pour lire « Pilote », car je me demande si je ne suis pas trop âgé (14 ans) ? »

Il n'y a pas d'âge maximum pour lire « Pilote ». Notre « Rubrique Courrier » d'aujourd'hui vous en convaincra.

UN LECTEUR DE PLUS

De Jean-François Mazzoleni, 78, avenue Laferrière, Créteil (Seine).

« Vous avez un lecteur de plus : je m'explique : hier, nous sommes rentrés tôt de pro-

menade, mes parents et moi. Papa s'étendit sur sa chaise longue. Il me demanda de la lecture. « Pilote » me tomba sous la main. Je le lui donnai. Ce journal l'intéressa énormément : ce qui lui a plu davantage est « nos exclusivités sportives ». Ensuite, comme le dîner n'était pas prêt, il me demanda la collection de « Pilote » dont j'ai tous les numéros, depuis le N° 1. J'en suis très fier. »

LES RUSSES DU JOUR « J »

De André Hemes, 36, rue des Romains, Reims (Marne).

« Etant, mon fils et moi, lecteurs assidus de « Pilote », nous sommes navrés de trouver dans votre numéro 33 du 9 juin, le jour « J », 6 juin 1944, la présence de prisonniers russes avec les ennemis.

« Je ne fais pas de politique mais, étant de la classe 34, j'ai passé 5 années en Allemagne avec des prisonniers russes et d'autres. Que pouvaient faire ces Russes en Normandie le 6 juin 1944 ? »

Il y avait, effectivement des Russes sur le front du débarquement en Normandie : « la

colonne Vlasoff » commandée par le général du même nom et un corps de volontaires ukrainiens, qui occupait une partie des fortifications du Mur de l'Atlantique.

NOS LECTEURS ONT DECIDE

Notre ami Antoine Brothière, qui souhaitait trouver les réponses de nos jeux publiés dans le numéro suivant, n'a trouvé dans notre courrier que deux alliés. Il s'agit de J.F. Thomazi, 22, avenue des Pages, Le Vésinet (S.-et-O.) et de Robert Larange, de Cezac (Gironde). Par contre, des dizaines de lecteurs approuvent notre formule actuelle. Leur opinion est assez bien résumée dans la lettre de Guy Grimberg, 23, rue Vieille-du-Temple, Paris, lettre que voici :

« Moi, je vous dis que je préfère de beaucoup les solutions comme elles sont en ce moment, c'est-à-dire dans le même numéro, et je suis sûr que beaucoup sont de mon avis. Et ceux qui n'aiment pas avoir les solutions dans le même numéro, car ils sont tentés de les regarder immédiatement, n'ont qu'à avoir un peu de volonté et chercher plus longuement sur les différents jeux ! »



5 SECONDES POUR SURVIVRE

C'est exactement le temps dont Mme Emilia Julien, une hôtelière de Zermatt (Suisse) disposa pour sauver sa vie et celle de ses cinq compagnons. Elle se trouvait assise non loin du pilote de l'Aéro-Commander qui ramenait leur joyeux groupe des Baléares. Soudain, l'homme s'affaissa, victime d'une intoxication alimentaire. Le bi-moteur, qui se trouvait à la verticale de l'aérodrome d'Ancone, près de Montélimar, plongea, pleins moteurs vers le sol. Mme Julien, qui possède son brevet de pilotage, bondit aux commandes, s'arc-bouta désespérément, parvint à redresser l'avion à 300 m du sol. On ranima le pilote et, sur ses indications, l'héroïque passagère réussit à poser l'avion, sans casse... Mais Mme Julien a continué sa route, en train...



EN FAMILLE

De Nicole Lairat, 244, avenue du Général-de-Gaulle, Champigny-sur-Marne (Seine).

« Tu as toutes les qualités d'un bon journal, passionnant, instructif, amusant, varié. Bref, tu es formidable. »

« Mais tu as une qualité que nous apprécions, tes feuilles ne sont pas agrafées. Dans ma famille, chacun a son histoire préférée et attend avec une impatience fébrile la suite de son feuilleton. Pour maman : c'est le « Démon des Caraïbes ». Pour papa : le « Piloto-rama » et « Robillard ». Pour mon frère : « Astérix » et « P'tit Pat ». Et moi : Michel Tanguy et « Astérix »... »

« Tes feuilles se détachent, vont à leurs destinataires et cela, crois-moi, évite bien des pugilats. Autrement dit, tu joues le rôle pacificateur. »

Les photos de ce numéro sont dues à : Presse Sports. — A. Delourmel. — N. Vachon. — Roughol. — Agip. — Art et Science. — Moller. — A.F.P. — Inter-continental. — Paris-Jour.

ENCORE UN HOMME OISEAU

LAS de tomber comme une pierre, ou presque, le parachutiste a toujours rêvé de planer. Bien des champions ont tenté d'évoluer, tel des oiseaux... Avant guerre, l'Américain Clem Sohn avait réussi à prolonger sa chute et surtout à la diriger, avant de se tuer à Vincennes, son parachute s'étant mis en torche. Plus près de nous, le malheureux Léo Valentin expérimentait des ailes en toile, puis de véritables plans en bois qui lui permirent presque de planer, mais il se tuait, lui aussi, à Coventry en Angleterre au cours d'une démonstration publique.

Guy Masselin reprend le flambeau. Il a déjà « volé » au-dessus de Quimper en utilisant au mieux le peu de toile qu'il a tendu entre ses bras et ses jambes. Ces petites surfaces sont nettement insuffisantes pour planer, mais elles lui permettent de diriger sa descente et de transformer sa chute verticale en glissade rapide.



Le commandant Félix von Luckner, en officier de marine, à l'époque de la guerre 1914-1918. Celui qui fut le dernier corsaire sur un voilier, devant sa roulotte-auto, serre la main du commandant français Fensa dont le bateau fut coulé pendant la première guerre.



100 FRANÇAIS ONT ACCLAMÉ UN CORSAIRE ALLEMAND DE 81 ANS

L'ARCHITECTURE romantique des trois-mâts prêtait au rêve : elle évoquait mieux que le paquebot de longs voyages aventureux autour du globe. C'est pourquoi tous ceux qui ont connu cette époque — pas si lointaine — en ont gardé la nostalgie. Et c'est aussi la raison qui, en 1936, a poussé trente « vieux de la voile » à créer à Saint-Malo l'« Amicale des Cap-Horniers », réunissant tous ceux qui, sans le secours d'un moteur, ont franchi le cap Horn, à l'extrémité de l'Amérique du Sud, le plus redoutable des caps, toujours balayé par des vents debout qui obligeaient les grands voiliers à tirer des bordées pendant des semaines, ballottés par des vagues énormes.

L'Association n'a cessé de grandir en s'internationalisant. Elle groupe aujourd'hui, avec 409 Français, des Allemands, des Anglais, des Scandinaves et des Belges. Chaque année, les « Albatros » (qui ont commandé un navire devant le Horn) et les « Malamoks » (qui n'étaient alors embarqués que comme novices ou jeunes lieutenants et dont la carrière s'est poursuivie plus tard sur les cargos à moteur) se retrouvent en de fraternelles agapes, car le grand large n'a pas de frontières. Cette année, il y a quelques jours, c'est Paris qui a eu l'honneur de les recevoir pour leur 16^e Congrès, autour de leur président (le « Grand-Mât ») et doyen Yves Menguy, quatre-vingt-trois ans, maire d'honneur de Saint-Servan.

En votre nom, nous sommes allés voir ces survivants d'une époque à jamais révolue. Nous avons vu ces 150 hommes à la peau tannée, aux yeux clairs, aux cheveux souvent blancs, mais restés étonnamment jeunes de cœur. Ils nous ont raconté leur vie, une existence qui a

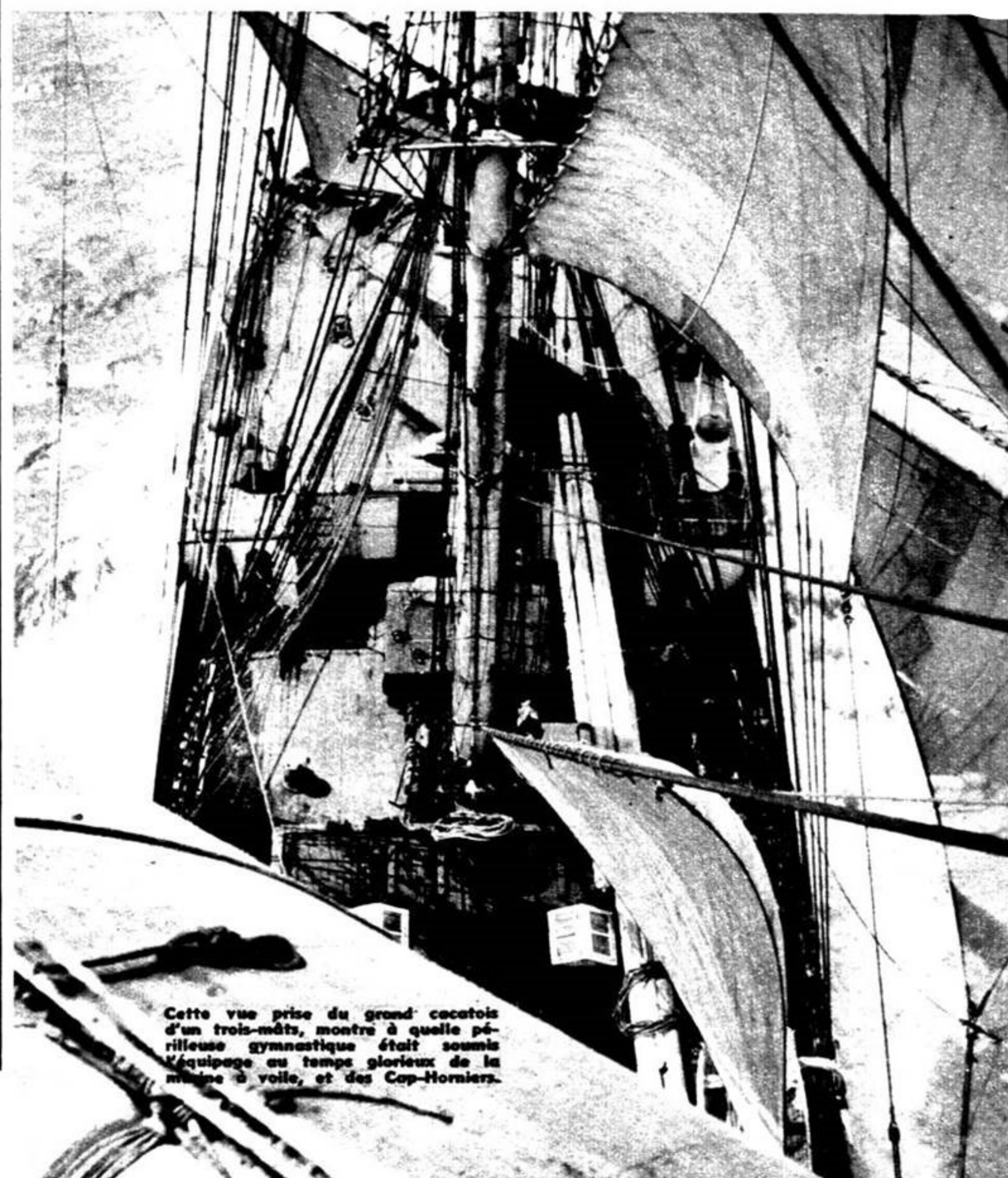
inspiré des romans et des légendes. Bien sûr, ils ont parlé du Cap Horn, le « dur », comme ils disent, et de ce temps où il fallait plus qu'un peu de courage pour tenter l'aventure. Pour eux, c'était un métier, une vocation. Les bourrasques, le noroit, les icebergs et les récifs, tout était contre eux. Et pourtant, ils passaient. Aujourd'hui, les souvenirs de ceux qui ont partagé la même peine, sous la même enseigne : l'Ancre coralline de tous les marins du monde, maintiennent vivant le souvenir de la grande époque. Nous les avons entendus chanter à pleine voix, en chœur, ces vieilles chansons de la voile qu'ils ont entonnées bien des fois, sous les tropiques. Et surtout, nous les avons vu acclamer, les cent Français en tête, un Cap-Hornier de quatre-vingt-un ans, un Allemand, le comte Félix von Luckner, le dernier corsaire Cap-Hornier. Cet homme extraordinaire, qui a été le roi de la fête, a été admis dans l'Association en raison de son attitude chevaleresque pendant la guerre 1914-1918. (Nous vous racontons en détail son extraordinaire épopée en page 6.)

Aujourd'hui, à quatre-vingt-un ans, Félix von Luckner est resté un homme peu ordinaire. Il aime rire et faire rire. D'une force herculéenne, il écrase une pièce de monnaie entre trois doigts. J'ai tenu un crayon à deux mains, et, en le frappant avec un billet de mille francs plié, il l'a coupé en deux aussi net qu'avec un rasoir.

— Mon aïeul était roi de Saxe, m'a-t-il dit, je n'ai pas hérité du trône, mais j'ai hérité sa force...

Charles BLONDEL.

SUITE EN PAGE 6



Cette vue prise du grand cocatois d'un trois-mâts, montre à quelle périlleuse gymnastique était soumis l'équipage au temps glorieux de la voile, et des Cap-Horniers.

Le DÉMON



C'EST... C'EST INADMISSIBLE, MESSIEURS!... VOUS VOUS COM-
PORTEZ COMME DES VOYOUS!...
JE VAIS PRENDRE DES SANCTIONS TERRIBLES!...

QUE S'EST-IL
PASSÉ? QUI
VOUS A MIS
DANS CET
ÉTAT!... FI!...

C'EST LUI, SIR!... C'EST CE MISÉ-
RABLE!... IL S'EST JETÉ SUR
NOUS ET NOUS A ROSSÉS
PARCE QUE NOUS COMPATIS-
SIONS AU MALHEUR DE DAL-
KEITH ET FLÉTRISSIONS CE
RÉPUGNANT BARBE-ROUGE!...

CE GUEUX S'EST
FAIT LE DÉFEN-
SEUR DES PIRA-
TES!... IL LES
LOUE ET LES
ADMIRE!...



CE QU'ON ME RAPPORTE EST-IL VRAI, MONSIEUR?
VOUS RESTEZ MUET?... VOUS REFUSEZ DE RÉPON-
DRE?... C'EST DONC UN AVEU!... VOTRE ATTITUDE
EST VILE, DÉSHONORANTE ET INDIGNE D'UN
ÉLÈVE DE L'ACADÉMIE ROYALE DE MARINE!... JE
DEVRAIS VOUS FAIRE CHASSER IGNOMINIEUSE-
MENT ET SUR L'HEURE!...



EU ÉGARD TOUTEFOIS A VOS HAUTES RECOM-
MENDATIONS, A VOS BRILLANTS RÉSULTATS
ET A VOTRE CONDUITE IRREPROCHABLE
JUSQU'ICI, J'ATTENDRAI QUE LE CONSEIL DE
DISCIPLINE STATUE SUR VOTRE SORT!... MAIS
J'EXIGE QUE VOUS DEMANDIEZ PARDON, A
GENOUX, A VOS CAMARADES!...

HEIN?!



JAMAIS!... ILS ÉTAIENT TOUS
CONTRE MOI ET JE ME SUIS
BATTU LOYALEMENT. JE N'AI
PAS A M'HUMILIER DEVANT
DES LÂCHES!...

QUE... QUOI?!...
VOUS OSEZ...
C'EST INOUI!...
ME BRAVER!...
JE VAIS VOUS
MÂTER, MOI!!
MONSIEUR!...



JETEZ-MOI CE PETIT GUEUX AU CACHOT!... IL Y
RESTERA AU PAIN SEC ET A L'EAU, JUSQU'A
CE QU'IL CONSENTE A IMPLORER PARDON
PUBLIQUEMENT POUR SES INSOLENCES...
ET IL RECEVRA CHAQUE MATIN DIX COUPS
DE CANNE, COMME PETIT DÉJEUNER!...

D.54A



QUELQUES INSTANTS PLUS TARD....

N'ESPÉREZ PAS VOUS TOURNER LES POUCES,
JEUNE GREDELIN!... VOICI VOS LIVRES, VOS CA-
HIER!... VOUS AUREZ A TRAVAILLER DOUBLE
ET CHAQUE NÉGLIGENCE VOUS VAUDRA DES
COUPS DE CANNE.



SI 'OU PLAÎT, MISTER...
MOI, VOIR MON MAÎTRE?!

C'EST INTERDIT JUS-
QU'A CE QU'IL CÈDE.
J'AI DES ORDRES FOR-
MELS!... MAIS RASSU-
REZ-VOUS!... LE RÉGIME
DU CACHOT BRISERA
VITE SON ENTÊTE-
MENT!...



C'EST MAL CONNAÎTRE LA FIERTÉ ET L'INDOMPT-
TABLE FORCE DE RÉSISTANCE DUFILS ADOPTIF
DE BARBE-ROUGE. FAROUCHEMENT ENFERMÉ
DANS UN SILENCE DÉDAIGNEUX, ÉRIC SUPPORTE
ENSE PLONGEANT DANS UN TRAVAIL FORCÉ-
NÉ, PUNITTONS ET AVANIES QUI REDOUBLENT.



DEUX MOIS
ONT PASSÉ...
ET CE MA-
TIN-LÀ!...

?!?! QUE SIGNIFIE CE VACARME
DÉHORS?... MA PAROLE!... ON ME
DONNE LA SÉRÉNADÉ A GRAND
RENFORT DE CASSEROLES ET DE
CHAUDRONS!... JE PARIERAIS QUE
CE SONT LA MES CHARMANTS
CONDISCIPLES!



ERIC NE S'EST PAS
TROMPÉ... DEVANT LE
SOUP'RAIL DE SON
CACHOT, LES ÉLÈVES
DE L'ACADÉMIE NA-
VALE ONT ORGANISÉ
UN VASTE CHAHUT.

TAS DE LÂCHES!...
C'EST FACILE
D'INSULTER UN
PRISONNIER
DERRIÈRE SES
GRILLES!...

HA! HA! HA!... ON A VOULU
T'ANNONCER LES PRE-
MIERS ET EN GRANDE
POMPE UNE EXCELLENTE
NOUVELLE: NOS NAVIRES
ONT RÉUSSI A ATTIRER
TON GRAND AMI BARBE-
ROUGE DANS UN PIÈGE.
IL A ÉTÉ FAIT PRISON-
NIER AVEC TOUS SES
PIRATES!...

IL A ÉTÉ RAMENÉ SOUS
BONNE ESCORTE, CAR
SA MAJESTÉ VEUT FAIRE
UN TERRIBLE EXEMPLE!...
IL SERA PENDU JEUDI
PROCHAIN DEVANT LA
TOUR DE LONDRES!...
HA!... HA!... HA!... HA!...

D.54B

des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

TEXTE: J.M. CHARLIER

RESUME. — Une violente bagarre éclate entre Eric et ses camarades de l'Ecole navale, à propos des pirates. Eric défend Barbe-Rouge, qu'il prend pour son père.



QUE... QUOI?! VOYONS!... CE CE N'EST PAS POSSIBLE!... CE N'EST PAS VRAI! VOUS MENTEZ! CANAILLES! MISE... RABLES!...

HA! HA! HA! DEMANDE DONC A TON DOMESTIQUE! IL EN ÉTAIT GRIS!... TOUT LONDRES NE PARLE QUE DE ÇA! HA! HA! HA!



C'EST... C'EST ÉPOUVANTABLE! OH! ET COMMENT DOUÉ LA JOIE DE CES MONSTRES EST TROP ÉVIDENTE!...



ILS ONT RAISON DE SE RÉVOIR!... POUR EUX, MON PÈRE N'EST QU'UN PIRATE, UN ASSASSIN!... SA BRAVOURE NE RACHÈTE PAS SES CRIMES!... IL ME FAIT HORREUR A MOI AUSSI!... QUEL CAUCHEMAR!... MON PÈRE!... PENDU!... NON, JE NE PUIS L'ADMETTRE, C'EST TROP AFFREUX!...



IL FAUT QUE JE TROUVE, QUE JE FASSE QUELQUE CHOSE!... OUI, JE VEUX SAUVER MON PÈRE!... LUI PAYER MA DETTE!... NOUS SERONS QUITTES ET APRÈS, JE NE LE REVERRAI PLUS JAMAIS!... MAIS D'ABORD, IL FAUT QUE JE SOIS LIBRE MOI-MÊME!... À N'IMPORTE QUEL PRIX!...



ET, QUELQUES INSTANTS PLUS TARD... UNE INCROYABLE NOUVELLE, VOTRE SEIGNEURIE!... NOTRE JEUNE TÊTE DE MULE EN A ASSEZ DU CACHOT ET IMPLORE SA LIBÉRATION!... BIEN ENTENDU, JOAO DE SAO MARTIN EST PRÊT À FAIRE PUBLIQUEMENT AMENDE HONORABLE!...

NON?!...



HA! HA! HA! JE SAVAIS BIEN QUE NOUS FINIRIONS PAR MÂTER CE MAUVAIS SUJET!... EH BIEN, PROFITONS DE SES BONNES DISPOSITIONS!... QU'IL DEMANDE PARDON DEVANT TOUT LE MONDE, LE TOUT ASSAISONNÉ DE DIX COUPS DE FOUET POUR S'ÊTRE OBSTINÉ SI LONGTEMPS!...

D. 55.A



CE SOIR LÀ!...

...ET JE PRÉSENTE AUSSI MES PLUS HUMILES EXCUSES À MES CAMARADES ET TOUT PARTICULIÈREMENT À DALKEITH ET À CASTLEREIGH VIS À VIS DESQUELS JE ME SUIS MAL CONDUIT!...

À LA BONNE HEURE, JEUNE HOMME!... EH BIEN, CONSIDÉRANT VOTRE CONTRITION ET VOS DEUX MOIS DE CACHOT, LE CONSEIL DE DISCIPLINE, PAR MA VOIX, CONSENTE À VOUS ABSOUDRE!... ALLEZ ET NE RECOMMENCEZ PLUS!...



PLUS TARD, ALORS QUE TOUT DORT DANS LE COLLÈGE...

J'AI RESSENTI UNE ABOMINABLE HUMILIATION, BABA, MAIS POUR MON PÈRE, J'AURAIS ACCEPTÉ TROIS FOIS PIRE!... OUI!... J'AURAIS RAMPÉ AUX PIEDS DU GOUVERNEUR S'IL L'ÉDIT EXIGÉ!... ET MAINTENANT, QUE FAIRE?... COMMENT SAUVER MON PÈRE?...



MOI, PU SAVOIR CAPITAINE BARBE-ROUGE ENFERMÉ SUR PONTON ANCRÉ SUR LA TAMISE!... LUI SEULEMENT AMENÉ À TERRE POUR ÊTRE PENDU!...

ENFER! COMMENT ALLER LE...?!?... QU'EST-CE QUE C'EST?!...



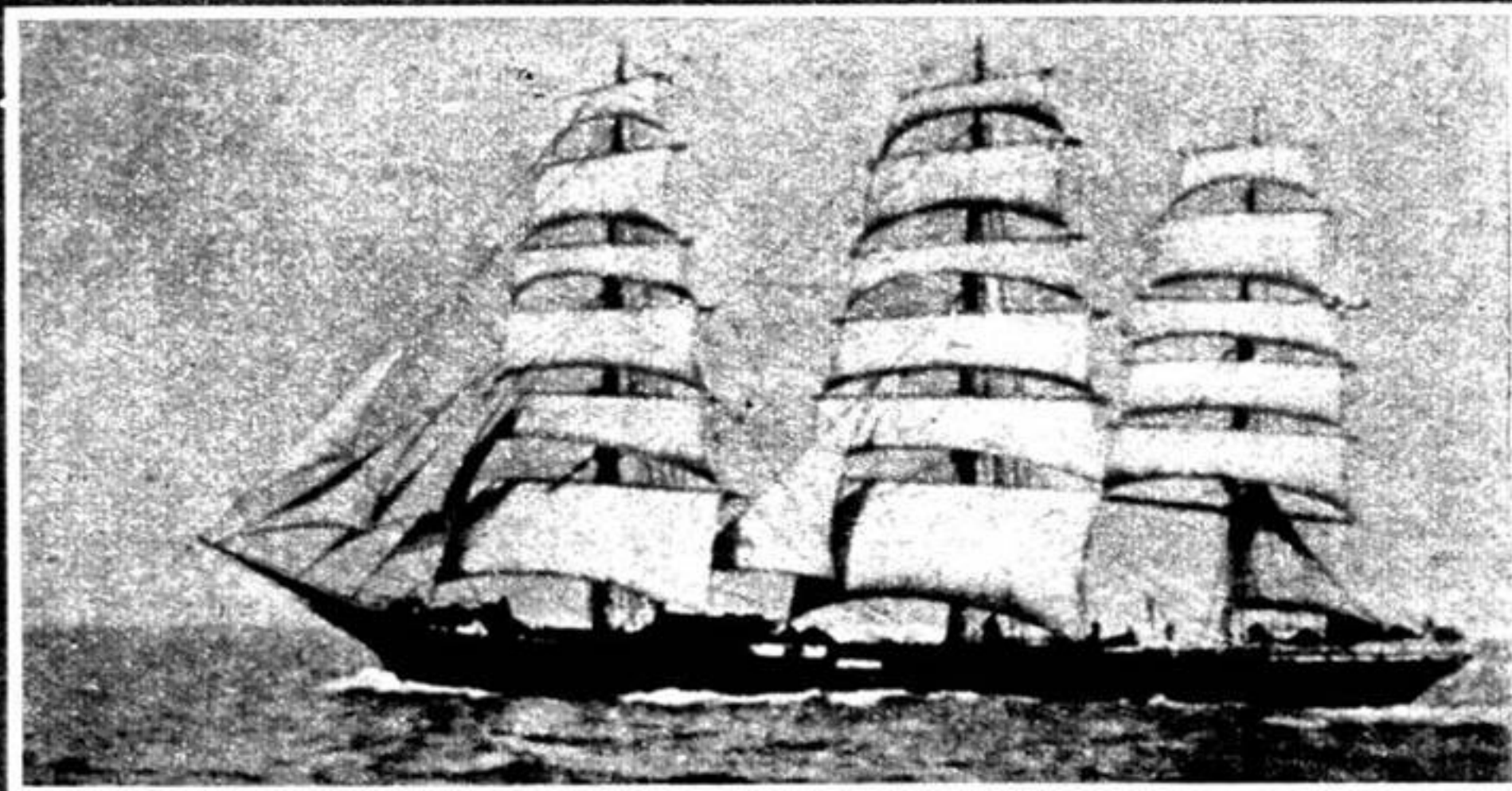
MILLE CARONADES!... QUI S'AMUSE À JETER DES CAILLOUX DANS MES FENÊTRES!... ÇA VIENT DE LA RUE!... CE MAUVAIS PLAISANT VA LE... OH!... NON!... EST-CE POSSIBLE?...



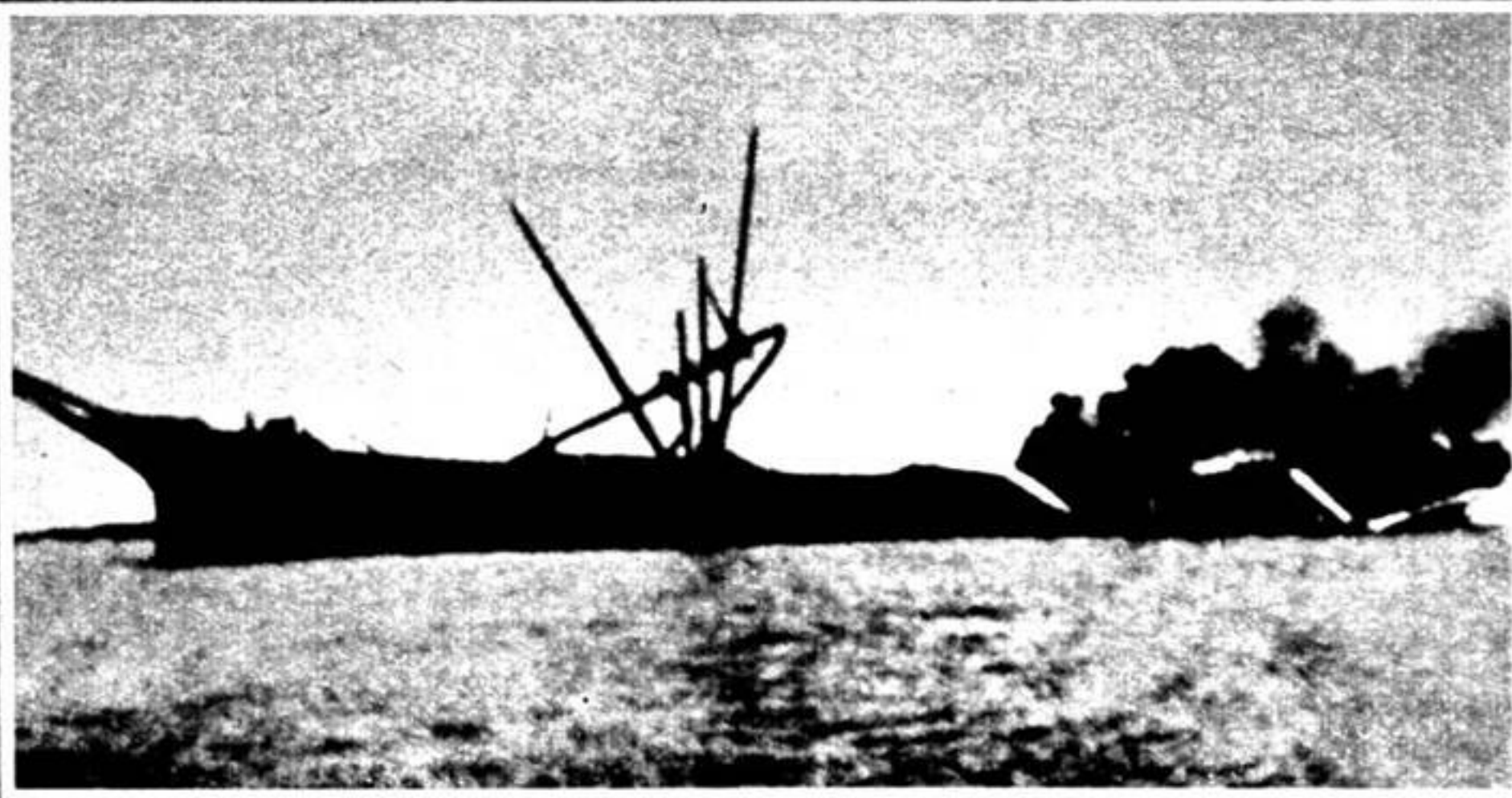
TRIPLE PATTES!... ÇA ALORS!... EST-CE QUE JE RÊVE?...

CHUT!... VITE!... ARRIVE!...

D. 55.B



Le « Seeadler » (Aigle de la mer), était un trois-mâts, saisi par les Allemands. Camouflé en navire neutre, par Félix von Luckner, il coula 19 bateaux alliés sans tuer un seul homme.



Il termina sa brillante carrière de pirate, éventré par les récifs d'un îlot de l'archipel de la Société. Pour le capitaine Luckner, ce n'était qu'un chapitre de son étonnante carrière.

L'ODYSSÉE FANTASTIQUE DU PIRATE VON LUCKNER

L'homme qui a coulé 19 navires alliés sans jamais verser le sang...

LE comte Félix von Luckner (voir page 3), glorieux serviteur de son pays, l'Allemagne, a de qui tenir. Son aïeul Nicolas de Luckner, né en Bavière, abandonna le collège et devint lieutenant dans un régiment de hussards qui passa, en 1745, à la solde des Hollandais. Puis, en 1757, il leva, à ses frais, un corps de hussards qui combattit contre la France sous les ordres du roi de Prusse. Mais après la paix d'Hubertsbourg, le régiment ayant été dissous, le général de Luckner, froissé, mit son épée au service du roi de France. Lui qui savait à peine notre langue en y arrivant, devint maréchal de France et chef de l'armée française du Nord en 1792 pour combattre les Autrichiens et les Prussiens. Cependant, en 1794, venu à Paris chercher la pension que lui devait la République, il fut guillotiné, bien que Rouget de Lisle lui eût dédié... « La Marseillaise ».

Le jeune Félix, à quatorze ans, s'enfuit de la maison paternelle, en Allemagne. Sous un nom d'emprunt un peu moins voyant, il s'engage comme mousse sur un bateau russe où on lui fait la vie dure. Peu après le passage de l'équateur et le traditionnel « baptême de la Ligne », il tombe à l'eau, est repêché de justesse et, momentanément dégoûté de la mer, déserte à Freemantle, en Australie.

Mais l'appel de la mer retentit à nouveau dans le cœur de l'adolescent. Pendant que sa famille le croit mort, il embarque comme matelot sur un quatre-mâts goélette américain, le « Golden Shore », puis sur le quatre-mâts anglais « Pinnore » (que, devenu pirate, il arraisonnera plus tard et coulera). Sur ce bateau, muni de cent quatre-vingts jours de vivres, l'équipage met 288 longues journées pour aller à San Francisco et à Liverpool et manque de périr de soif.

Il en fallait pourtant davantage pour

dégoûter Félix qui, à peine remis et sorti de l'hôpital, monte enfin sur un bateau de nationalité allemande : le « Caesarea ». Entendant parler sa langue natale, Félix pensait ses ennuis terminés. Il était dit au contraire que sa carrière ne serait qu'une longue succession d'aventures incroyables. Un jour, le « Caesarea » est pris dans une effroyable tempête. Plusieurs hommes sont tués. Lui-même a la jambe broyée et le capitaine lui confectionne des attelles pour maintenir ses os brisés.

Enfin, il débarque pour entrer à l'école de navigation de Lübeck, afin de passer son examen de pilote. Cet étudiant de vingt ans peine terriblement sur les problèmes de fractions, mais à force de volonté il est reçu. Volontaire d'un an dans la marine de guerre, il sort sous-lieutenant de réserve. Revêtant son uniforme d'apparat, il prend le train et va se présenter à sa famille qui le reçoit avec la joie et la fierté que l'on devine.

Félix est nommé capitaine. L'attention de l'empereur est éveillée par un article paru dans la presse et relatant cinq sauvetages dont Luckner a été le héros. Sa Majesté, touchée par tant d'héroïsme, fait entrer le jeune homme dans l'Active et après un stage à l'Ecole de guerre, où il apprend le maniement des canons, le voici nommé premier lieutenant.

En 1913, il est sur le cuirassé « Kaiser », puis sur le « Panther », où il se trouve à la déclaration de guerre, le 2 août 1914.

Se souvenant de son expérience de la voile, l'Etat Major allemand demande alors à Von Luckner de commander un voilier transformé en croiseur auxiliaire pour forcer le blocus anglais. On lui donne le « Pass of Bal-maha », saisi par les Allemands. On y met un moteur auxiliaire de mille chevaux, et le navire est camouflé en trois-mâts carré norvégien, identique à un réel navire de cette nationalité, le « Maletta ». L'équipage est recruté parmi les spécialistes de la voile parlant le norvégien. Tout ce qui est allemand est soigneusement effacé ou caché. Le navire lui-même est entièrement truqué. Des trappes permettent l'accès des locaux d'équipage, bien trop importants pour un prétendu navire de commerce. Les armes sont à l'abri dans des doubles cloisons, les munitions rangées dans les soutes sous un fret postiche. Les armoiries à balais cachent des mitrailleuses. Le « Seeadler » (l'aigle de la mer), tel est le nouveau nom du navire, est prêt pour l'inspection la plus minutieuse : il apparaît comme un honnête navire de commerce neutre.

Le 21 décembre, les 2 600 mètres carrés de toile montent aux mâts de 50 mètres et le « Seeadler » quitte la Norderaue.

Le 25 décembre, la vigie annonce : Vapeur à l'arrière. C'est un croiseur anglais, chargé du blocus.

— Paré au déguisement !

Un matelot de 18 ans revêt une perruque blonde et enfle des vêtements féminins. On l'installe sur une chaise longue, bien en vue sur le pont. Sous le nom de « Jeannette », il jouera le rôle de l'épouse du capitaine. Comment penser, puisqu'une femme est à bord, que ce navire a des intentions suspectes ?

— Nous allons vous visiter, crie le commandant anglais, dans son port-voix. Et le gros croiseur vient se ranger le long de la lisse du voilier. Von Luckner, habillé en Norvégien, reçoit son hôte.

— « Joyeux Noël, capitaine ! » Il lui fait visiter tout le navire et l'ennemi, trompé par le camouflage savant, trouve tout parfaitement en règle. Après cette chaude alerte, le blocus forcé, Von Luckner fait sauter son camouflage et met cap au Sud, sur Madère. Consigne : n'attaquer que des voiliers car le « Seeadler », avec ses deux canons, n'est pas de taille contre les vapeurs.

En fait, sa première victime sera pourtant, dès le 11 janvier, un vapeur anglais, le « Gladys Royal », qui est coulé au travers du détroit de Gibraltar, après que les 26 hommes d'équipage aient été transférés à bord du voilier. Le lendemain, c'est le tour du « Lundy Island ». Puis une grosse barque française, le « Charles-Gounod » va, lui aussi, par le fond. Chaque fois, l'équipage au complet est transféré sur le « Seeadler », et pas une goutte de sang n'est versée. Ce qui permet à Luckner de dire : « Notre conscience est pure. Ce métier de pirate, nous l'exerçons contre les ennemis de notre patrie. » La scène se déroulait toujours de la même façon. Arrivé près du navire ennemi, le « Seeadler » démasquait brusquement ses canons. Le pavillon de guerre montait à la drisse, avec le guidon rouge et blanc des corsaires. C'était un morceau d'étoffe long de plusieurs mètres, avec tout au bout une tête de mort blanche.

En huit semaines, Luckner coula ainsi 40.000 tonnes de cargaison et fit 263 prisonniers. Mais ces derniers lui posaient des problèmes : il fallait les nourrir. Aussi, ayant capturé la barque française « Cambonne », il y transporte ses prisonniers après les avoir tous payés, en marks. Puis, soulagé de ces bouches inutiles, il reprend la route pour gagner le Pacifique. Pour renouveler ses provisions d'eau fraîche, Luckner cherche une île déserte. Il trouve Mopelia, dans l'archipel de la Société. Descendu à terre, l'équipage fait des repas pantagruéliques. Mais, le 2 août, à 9 h et demie du matin, une énorme vague arrive, submerge le bateau à l'ancre et le brise sur les récifs. Il est inutilisable. L'équipage s'installe donc sur l'îlot qui devient, sous le nom d'« Ile Cécile », la dernière colonie allemande.

LA CHANCE TOURNE

Mais Luckner n'est pas fait pour jouer les gouverneurs d'opérette. Il arme le canot du bord, miraculeusement sauvé, et repart vers les îles de Cook pour attaquer un nouveau navire et remplacer le « Seeadler ». Mais la chance a tourné. Pris par les tempêtes, souffrant du manque de vivres, les corsaires seront finalement capturés et transportés en Nouvelle-Zélande. Luckner ne peut se résoudre à cette

inaction forcée, et tente de s'évader. Il a remarqué un superbe canot à moteur : « La Perle », appartenant au gouverneur du camp, et le 13 décembre 1917, avec quelques camarades, il s'évade. Il se réfugie dans une île, voit au large passer un voilier, la goélette « La Moa », et la prend à l'abordage. Va-t-il pouvoir reprendre le cours de ses exploits ? Non, car son évasion a été connue, et une meute le poursuit. Repéré par un croiseur auxiliaire anglais, il est obligé de se rendre et retourne en prison. Là encore, il tente une évasion — dans un tonneau — qui échoue de peu. Mais, le 11 novembre 1918 arrive. C'est l'Armistice, la victoire des Alliés et l'écroulement de l'Allemagne. Luckner retrouvera son pays en juillet 1919.

Ce qui est remarquable dans le cas de ce capitaine-corsaire, c'est la grande courtoisie avec laquelle il a toujours fait la guerre. Tous ses an-



Sur le « Seeadler », un matelot de 18 ans, nanti d'une perruque blonde et habillé en femme, jouait le rôle de l'épouse du capitaine. Le corsaire utilisait souvent cette ruse pour faire croire à une croisière pacifique.

ciens ennemis sont unanimes à le proclamer : Félix Von Luckner est un véritable « gentleman ». Les capitaines des équipages prisonniers mangeaient à sa table, leurs hommes recevaient le même traitement que l'équipage allemand du « Seeadler » et, rappelons-le, lorsqu'il les renvoyait à terre, il leur offrait auparavant un festin arrosé de champagne sans oublier de leur remettre la paie à laquelle ils auraient eu droit, s'ils étaient restés sur leur propre navire. Enfin, jouant uniquement de l'effet de surprise, il n'a jamais été forcé de tuer pour obliger les navires ennemis à se rendre. Ce sont toutes ces qualités de générosité, de sportivité, qui ont poussé les Cap-Horniers unanimes à lui demander d'entrer dans leur association. Et Félix Von Luckner considère que c'est pour lui la plus grande des récompenses...

Charles BLONDEL.



Par bonne brise, quand le « Seeadler », chargé de toile, cinglait à travers les mers, à la recherche de proies éventuelles, une telle gîte n'avait rien d'anormal. Mais, il fallait avoir le pied marin...

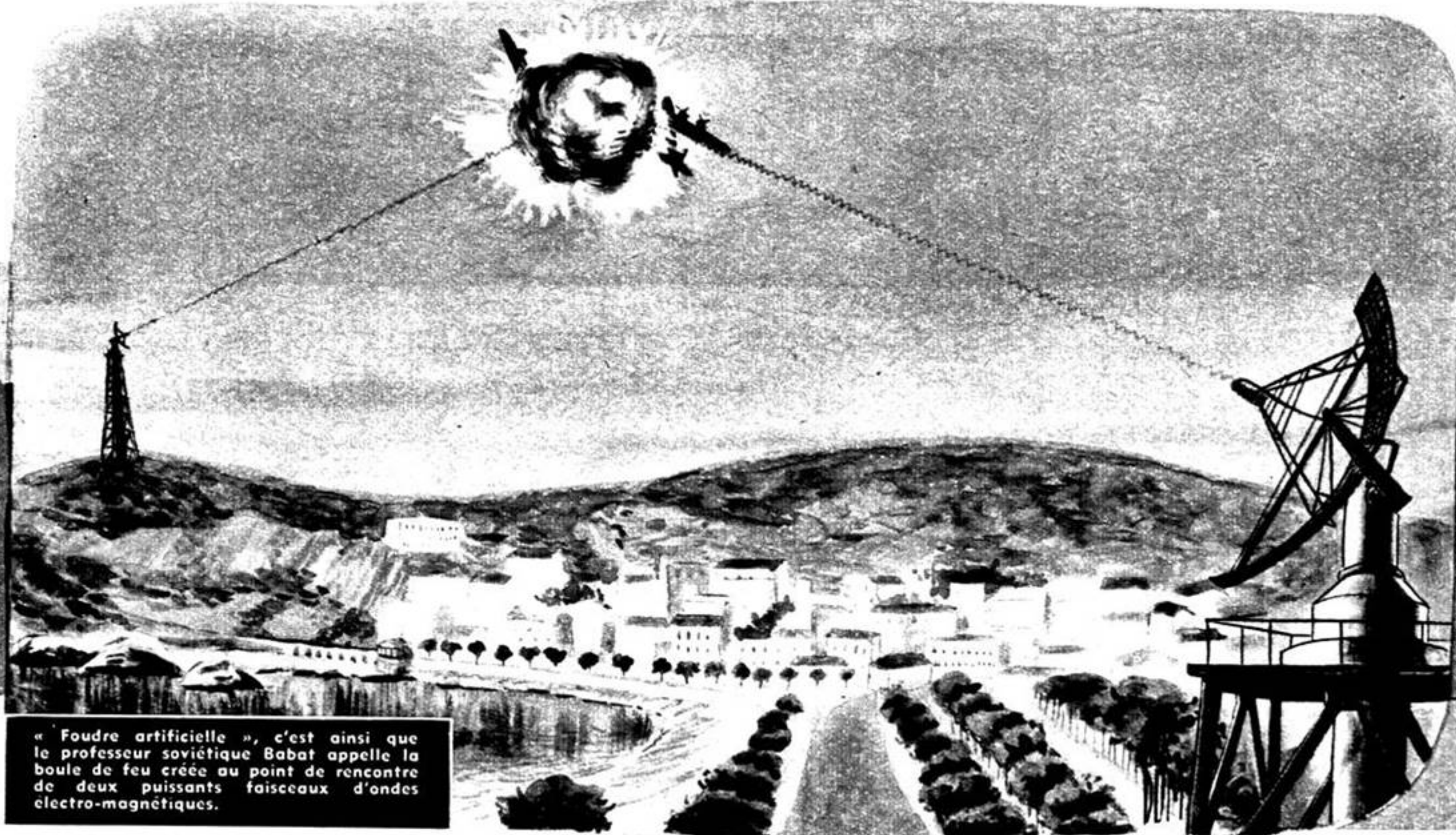


**LUCIEN
BARNIER :**

**Jusqu'où ira la
folie des hommes ?**

L'INFERNAL "RAYON DE LA MORT"

**va naître dans
les laboratoires**



« Foudre artificielle », c'est ainsi que le professeur soviétique Babat appelle la boule de feu créée au point de rencontre de deux puissants faisceaux d'ondes électro-magnétiques.

LE rayon de la mort est-il sur le point d'entrer dans l'arsenal de la stratégie moderne ? Il semble bien, effectivement, que les savants soient près de découvrir cette arme terrifiante. Aux Etats-Unis, le sénateur Dodd évoque clairement un certain « flot de neutrons qui tuerait des dizaines de millions d'êtres humains sans détruire aucune installation industrielle ». Avec cette arme, l'ennemi serait décimé, mais ses villes et ses usines tomberaient intactes entre les mains du vainqueur. Le journal britannique « Evening Standard » fait allusion à un faisceau invisible qui tue, volatilise et ne laisse aucune trace. A Moscou, le professeur Babat met au point une « foudre artificielle » qui éclate au point de rencontre de deux puissants faisceaux d'ondes électro-magnétiques.

QUAND ARCHIMÈDE PIÉGEAIT LE SOLEIL

Selon la légende, c'est Archimède qui eut le premier cette idée de combattre un envahisseur, à coups de rayons. Le célèbre savant capta les rayons du soleil avec des batteries de miroirs et dirigea sur la flotte romaine, assiégeant Syracuse, ces redoutables faisceaux qui enflammèrent de nombreux navires. Depuis l'exploit d'Archimède, on chercha, à maintes reprises, le moyen d'obtenir des rayons qui ne dépendraient pas du soleil et pourraient être rassemblés en un pinceau invisible. Tous les tyrans et de nombreux romanciers ont rêvé de cette arme silencieuse qui porterait la mort instantanément à des dizaines de kilomètres. On raconte que certain jour du mois d'août 1935, un convoi motorisé de la Wehrmacht s'immobilisa soudain sur une route de Westphalie. Des experts allemands cherchèrent en vain les causes de cette étrange panne en série. On ne connut la vérité que beaucoup plus tard, quand un journal japonais de 1951 révéla que la spectaculaire paralysie des moteurs de la Wehrmacht avait été provoquée par... des spécialistes allemands qui effectuaient des

essais d'émetteurs de faisceaux d'ondes électro-magnétiques. Il s'agissait bel et bien déjà d'expériences sur le rayon de la mort. En 1941, on crut que les Anglais avaient trouvé, eux aussi, le rayon de la mort, car en l'espace de 48 heures, une vingtaine d'avions allemands furent contraints à des atterrissages forcés dans un rayon de 6 kilomètres autour de Goderville, près du Havre. Un de mes correspondants, qui fut témoin de ces faits, m'écrivit : « Les avions allaient heurter des haies et des clôtures, mais ne portaient aucune trace de balles. Les pilotes en sortaient, titubant comme des hommes ivres. Ils déclarèrent qu'ils ne comprenaient pas ce qui leur arrivait. »

LES SERVICES SECRETS SUR LE QUI-VIVE

Tous les services de contre-espionnage collectionnent ces informations sur des événements étranges qui présentent quelque ressemblance avec le rayon de la mort. Une pièce très importante manque à leurs dossiers : c'est le compte rendu détaillé de l'expérience fameuse de Marconi. Le 23 mai 1930, dans un laboratoire de Rome, Marconi reçoit un ami anglais. Vers la fin de leur entretien, le célèbre savant italien confie à son visiteur : « Je vais te dire quelque chose de très secret... La semaine dernière, j'ai expérimenté un petit appareil de mon invention. Dans un terrain vague derrière l'église San Stefano, j'ai réussi à émettre le rayon de la mort. A 40 mètres, ce rayon a tué deux chiens. » On ne sait pas exactement de quelle manière fut connu le secret de Marconi, car il est assuré que son ami anglais ne bavarda jamais à propos de cette confidence. Par les services secrets italiens, dans l'intention de créer une crainte chez les adversaires éventuels de l'Italie. De toute façon, il est aujourd'hui évident que l'expérience de Marconi ne pouvait avoir une utilisation sur une grande échelle.

UN ACCIDENT A TOUT DÉCLENCHÉ

Personne, dans le monde scientifique, ne croyait qu'il serait possible de transporter par ondes assez d'énergie pour être à même d'incendier des avions ou de tuer des gens à plus de cinquante mètres de distance. Mais un jour, le 31 mai 1957, un accident survint dans une station américaine de

radars, allait modifier les convictions des savants. Un ouvrier qui était resté par inadvertance quelques secondes dans le champ d'un puissant radar, fut tué presque instantanément. Dès que la nouvelle de cet accident fut connue au Pentagone, ordre fut donné de mener une enquête approfondie sur les moindres détails de l'affaire. Le recueil des conclusions tirées par les experts fut reproduit en trente et un exemplaires, tous numérotés. On ne sait pas quels en furent les destinataires, car subitement le black-out fut ordonné. Ce n'est que vingt et un mois plus tard qu'on put avoir vent d'un rebondissement. Nous sommes le 18 février 1959 ; il est sept heures du matin à Washington. La capitale des Etats-Unis s'éveille sous la neige. Deux sentinelles immobiles encadrent l'entrée numéro 3 du Secrétariat à la Défense. La consigne est stricte : vérifier minutieusement l'identité des gens qui doivent se présenter à partir de 7 heures 15. Ces gens sont investis de fonctions importantes, puisqu'il s'agit de membres de la « Commission de l'Espace ». Eux-mêmes ignorent pour quelles raisons on les a convoqués. A 7 heures 30, les portes de la salle de conférence sont fermées ; un homme monte à la tribune : c'est M. Johnson, directeur de la section des recherches avancées du Secrétariat à la Défense. Vingt-trois personnes seulement connaissent aujourd'hui dans le détail la

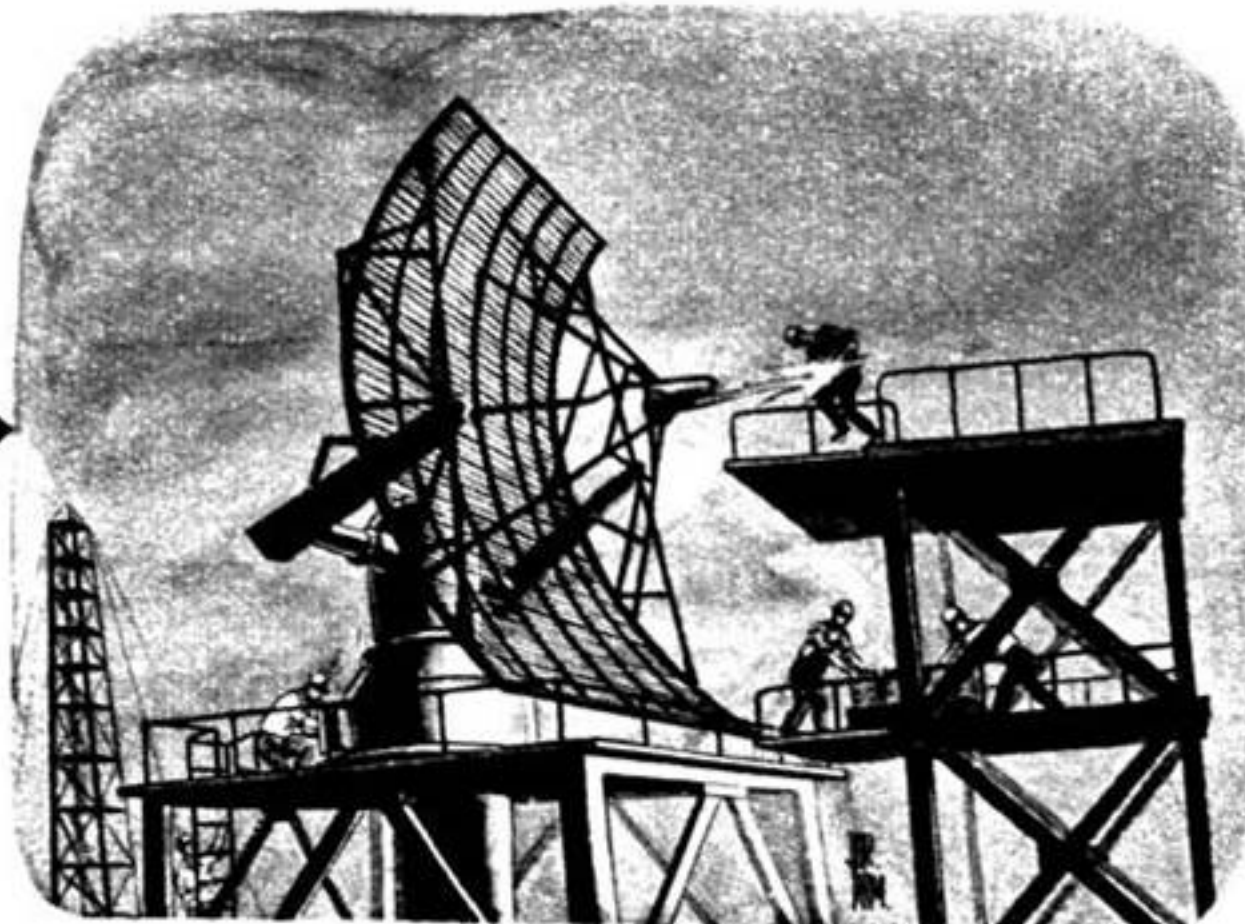
communication ultra-secrète de M. Johnson. Mais, on sait pourtant qu'il s'agissait de l'effroyable rayon de la mort, qui serait capable de foudroyer les avions en plein vol.

LA FOUDRE DU PROFESSEUR BABAT

A peu près au même moment, des informations paraissaient dans la presse spécialisée de l'Union soviétique, concernant un « soleil artificiel » ou encore une « foudre artificielle ». En fait, dans les deux cas, le phénomène consiste à envoyer dans l'espace deux faisceaux d'ondes qui se rencontrent en un point où la quantité d'énergie transportée est telle qu'elle crée une énorme boule de feu. Cette invention du professeur Babat pourrait indifféremment servir à réchauffer l'atmosphère des villes situées dans les régions froides, ou à les incendier. Elle serait efficace, croit-on, pour allumer à distance des explosifs chimiques ou pour perturber des avions en plein vol.

Toutes ces informations, recueillies en compulsant des milliers de documents établissent que trois pays au moins étudieront sous peu une nouvelle « arme absolue » : l'infanal « Rayon de la Mort », qui mettra un point final à la folie qui s'est emparée du monde et des hommes.

★
Tout a commencé par cet accident survenu dans une station américaine de radar. Un ouvrier stationnant dans le faisceau du radar, fut tué. L'idée du rayon de la mort fut aussitôt reprise...
★



JOUEZ AVEC NOUS ET GAGNEZ UN BEAU PRIX AU

GRAND JEU DES VACANCES

INSCRIVEZ-VOUS GRATUITEMENT AU

DÉCOUPEZ CE COUPON

en y mettant votre nom et votre adresse, et envoyez-le à l'un des magasins

A LA TOILE D'AVION

13, PL. DE LA RÉPUBLIQUE — 66, CHAMPS-ÉLYSÉES
20, AV. DU GÉNÉRAL-LECLERC — 2, RUE DU MAIL — 1, AV. NIEL

**CLUB DES JEUNES AMIS
DE LA TOILE D'AVION**

**UNE JOLIE SURPRISE
à tout nouvel inscrit**

NOM ET PRÉNOM

AGE

ADRESSE

P





Ivanhoe

Texte de BERNARD LEROY

d'après WALTER SCOTT

Dessins d'ANTONIO PARRAS

RESUME. — Le tournoi d'Ashby se déroule devant le prince Jean et une assistance nombreuse. Au cours de la première journée, un mystérieux chevalier, le « Desdichado », a triomphé brillamment de ses adversaires.



BELLE DAME, PRENEZ CET INSIGNE DE VOTRE ROYAUTE ET VENEZ ASSISTER, A NOS COTES, AU BANQUET DU CHATEAU D'ASHBY.

VEUILLEZ NOUS EXCUSER, MAIS LADY ROWENA ET MOI MEME IGNORONS LE LANGAGE ET LES MANIERES DE VOS ANCETRES NORMANDS !



FORT BIEN ! MAIS VOUS, AU MOINS, CHEVALIER, VOUS VIENDREZ A NOTRE FESTIN ?

EXCUSEZ-MOI MAIS APRES UNE TELLE JOURNEE ET AVANT LES COMBATS DE DEMAIN, J'AI BESOIN DE REPOS



NOUS NE SOMMES GUERE HABITUE A DE TELS REFUS !



POUVONS-NOUS VOUS OFFRIR NOS SERVICES ? ...

MILLE MERCI, AMIS MAIS JE N'AI BESOIN DE RIEN. J'AI MON PROPRE ECUYER !



PLUS TARD, ALORS QUE LE MYSTERIEUX CHEVALIER ACHÈVE DE SE RESTAURER, LES ÉCUYERS DE SES CINQ VICTIMES, SE PRÉSENTENT À SA TENTE



CONFORMÉMENT AUX LOIS DE LA CHEVALERIE, MOI, BAUDOUIN D'OYLEY, ÉCUYER DU CHEVALIER BRIANT DE BOIS GUILBERT, JE VIENS TE FAIRE OFFRE À TOI, DU CHEVAL ET DE L'ARMURE DONT S'EST SERVI LE DIT BRIANT DE BOIS GUILBERT !

LIBRE À TOI DE LES GARDER OU D'EN FIXER LA RANÇON !

JE N'AI QU'UNE SEULE RÉPONSE JE NE ME PARDONNERAIS PAS DE PRIVER D'AUSSEI COURAGEUX CHEVALIERS DE LEUR CHEVAL ET DE LEUR ARMURE !



NOUS SOMMES CHARGÉS DE VOUS OFFRIRE UNE RANÇON DE 100 SEQUINS POUR LES CHEVAUX ET LES ARMES DE NOS MAÎTRES.

JE N'ACCEPTÉ QUE LA MOITIÉ DE CETTE SOMME. GARDEZ LE QUART POUR VOUS ET DISTRIBUEZ LE RESTE AUX HÉRAUTS ET AUX MÉNESTRELS !



QUANT À TOI, APPRENDS À TON MAÎTRE, BRIANT DE BOIS GUILBERT, QUE JE NE VEUX DE LUI, NI CHEVAL, NI ARMURE, NI RANÇON. NOTRE QUERELLE N'EST PAS CLOSE !



JE LAISSE ICI LE CHEVAL ET L'ARMURE, MON MAÎTRE NE VOUDRA PLUS JAMAIS MONTER L'UN, NI PORTER L'AUTRE !

BIEN PARLÉ, BRAVE ÉCUYER. ILS SONT À TOI, JE TE LES DONNE !



ET BIEN, GURTH, AI-JE TERNI LA GLOIRE DES CHEVALIERS ANGLAIS ?

ET MOI ? POUR UN PORCHER SAXON AI-JE BIEN JOUÉ LE RÔLE D'UN ÉCUYER NORMAND ?



EN ATTENDANT, PRENDS CES 10 PIÈCES D'OR !

ME VOICI PLUS RICHE QUE NE LE FUT JAMAIS GARDIEN DE PORCEAUX !



ET MAINTENANT COURS À ASHBY ET CHERCHE ISAAC D'YORK POUR LUI RENDRE SON CHEVAL ET LE PAYER DE SON ARMURE !

PAR SAINT DUNSTAN, JE N'EN FERAI RIEN !

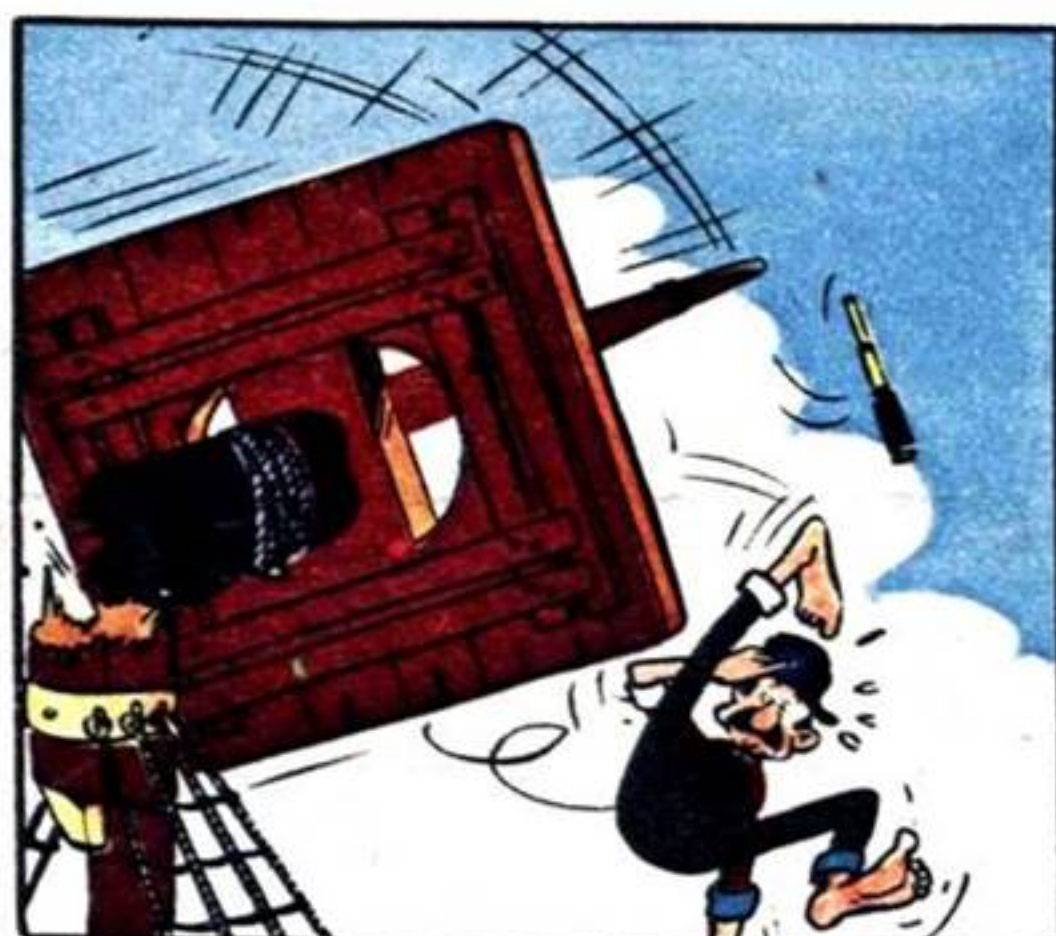
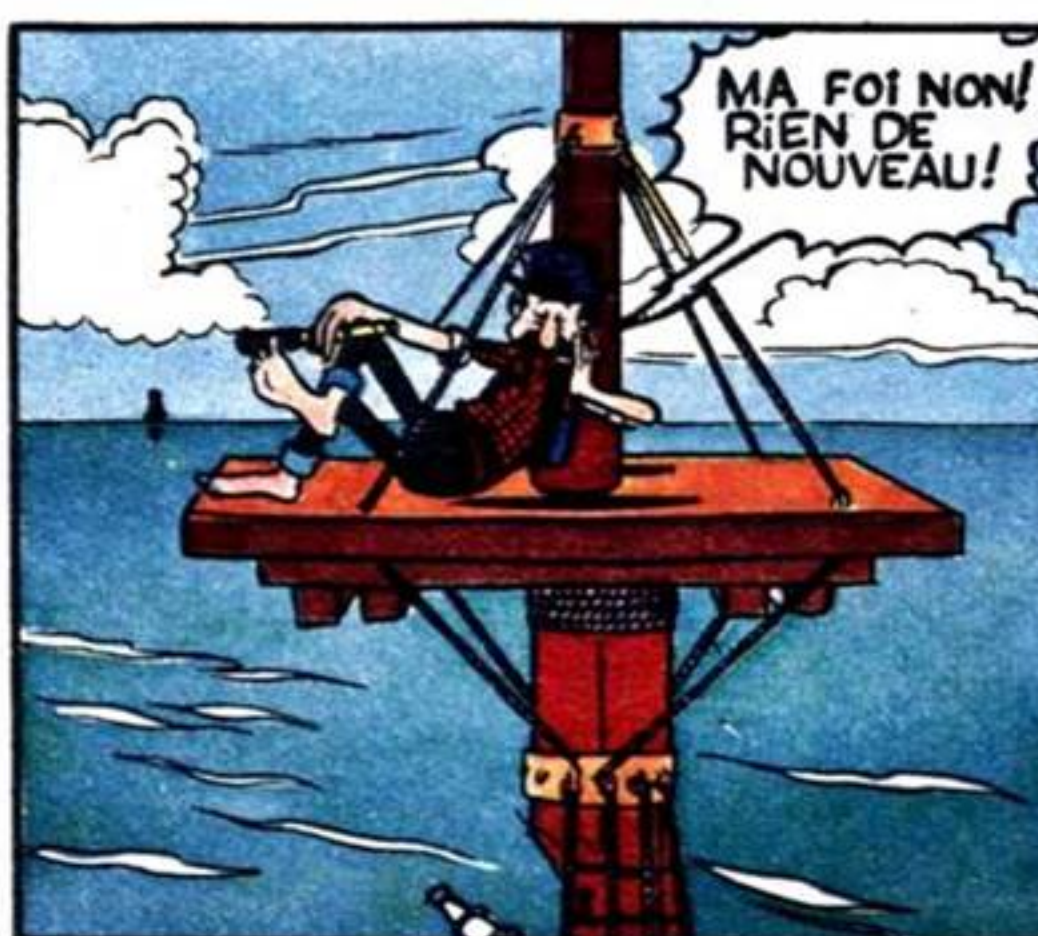
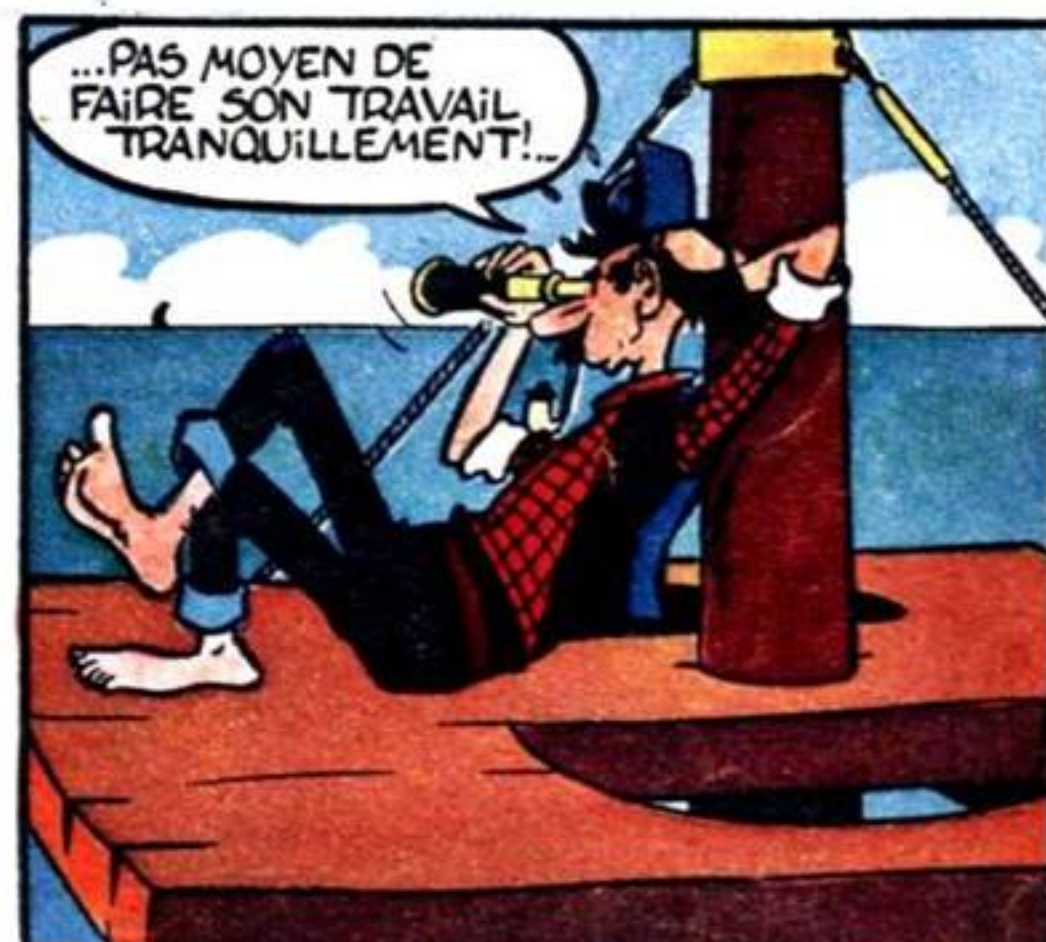
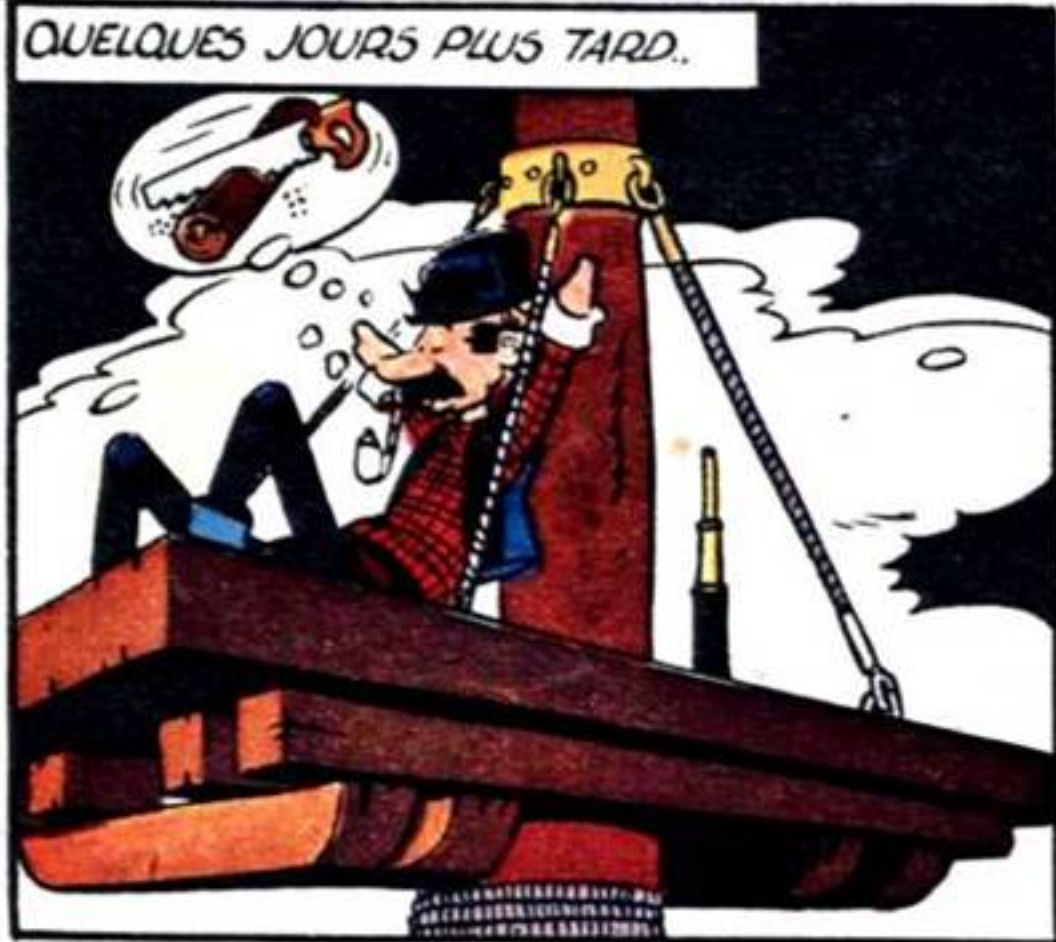


Jehan Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — La « Brave », capitaine Soupolet, a abordé aux îles Barbodes. Soupolet y a recueilli quelques renseignements sur le pirate Barbe-Verte et est reparti aussitôt à sa poursuite.

QUELQUES JOURS PLUS TARD...



23



Une aventure
de Gilles Feu-Vert

la mèche est allumée!

par Jean-Marie LAONNEC



SALUT, ô maître des ondes ! dit Gilles en poussant la porte de la cabine radio. Quelles nouvelles de cette bonne vieille terre ferme ? Hé ! Moss, qu'est-ce qui vous prend ?

Le radio, debout, tenait une feuille de bloc qui tremblait entre ses doigts.
— Gilles, balbutia-t-il, il faut montrer ça tout de suite au commandant... Aïe, ma mère ! dire que « ça » tombe justement sur le navire où je suis embarqué !

Gilles prit le papier et lut : POLICE DISTRICT MANZANILLO A NAVIRE PETROLIER « ESSO PUERTO RICO ». ALOYS TEXEL, DIT LE HOLLANDAIS TONNANT, PROBABLEMENT MONTE CLANDESTINEMENT A VOTRE BORD. ESCALE DE MANZANILLO LE 20 AOUT.

— Aloys Texel ? dit Gilles. Qui est-ce ?
Moss quitta nerveusement son casque à écouteurs.

— Le commandant vous le dira, Gilles... Allons vite le voir. Thompson, prends l'écoute à ma place.

Le commandant Strijdom pâlit un peu en lisant le message, mais ne perdit rien de sa placidité habituelle. Téléphones et klaxons résonnèrent d'un bout à l'autre du navire. Les officiers vinrent prendre les ordres et repartirent, chargés de missions quasi militaires : patrouiller en armes, faire garder les citernes. — Pourquoi ce branle-bas de combat ? dit Gilles.

— Pour essayer de vous sauver la vie, mon cher passager, répondit le commandant entre deux bouffées de pipe. Je serais extrêmement peiné de ne pas rendre à mon ami Fabert son fils tout entier. Or, ceci devient problé-

matique. Vous n'avez pas l'air de connaître Aloys Texel ?

— Non, dit Gilles. Ce nom ne m'est pas inconnu, mais...

— On l'a lu plusieurs fois dans les journaux. Moi, je le connais bien, et à double titre : il est Hollandais et natif de Rotterdam, comme moi. Tout est sorti de là, voyez-vous. Aloys Texel s'est trouvé pris sous les ruines de sa maison lors du fameux bombardement de mai 1940. On ne l'a dégagé qu'au bout de deux jours, et il avait eu le temps de devenir fou.

— Pauvre type, murmura Gilles.
— Il est plus à plaindre que vous ne croyez. Sa folie est d'un genre particulier : il trouve injuste que toutes les maisons de Rotterdam n'aient pas été détruites comme la sienne, et il s'efforce d'y remédier à l'aide de divers explosifs.

— Ah ! je me souviens, s'écria Gilles. « Le Hollandais tonnant ! » Mais ne l'avait-on pas interné ?

— Si, deux ou trois fois. Il s'évade avec une régularité mécanique. Il a déjà « eu » deux ou trois immeubles à Rotterdam. C'est bien notre chance, Gilles : nous l'embarquons, sans le savoir, à l'autre bout du monde !

— Pourquoi diable a-t-il choisi « l'Esso Puerto Rico » ? Nous ne faisons pas route vers Rotterdam. Il est peut-être monté sur le premier navire qui se présentait, pour échapper à la police.

— Peut-être, dit tranquillement le commandant. Peut-être aussi a-t-il appris que je commandais à bord, moi citoyen de Rotterdam, et considère-t-il ce bâtiment, dans sa cervelle

dérangée... comme une « maison de Rotterdam ».

— Je vois, murmura Gilles.

— Or, conclut Strijdom, nous ne naviguons pas sur un « tanker » ordinaire plein de pétrole, mais sur un navire bourré, en supplément, de gaz liquide — c'est-à-dire, mon cher ami, très exactement sur une bombe.

Dans la nuit, une explosion secoua le navire. « Ça y est », pensa Gilles en sautant de sa couchette, prêt à enfilier sa ceinture de sauvetage. Mais le plancher restait horizontal, les machines faisaient toujours entendre leur « bat-bat-bat » régulier. Gilles dévala quatre à quatre les échelles de la dunette, traversa en courant le pont en sautant par-dessus d'innombrables tuyauteries. Il y avait beaucoup de monde, mais aucun affolement. Des équipes de secours convergèrent vers le lieu de l'explosion. Les pompiers couraient en file, des lances sur l'épaule. On entendait un véritable concert de coups de sifflet.

Gilles n'appartenait à aucun service de sécurité : il fut fermement refoulé, et se rabattit sur le radio pour avoir des renseignements.

— Eh bien ! Moss, est-ce que nous sautons ?

— Non. Enfin, pas encore ! Le sacrifiant a posé sa charge de plastic sur une citerne, là où le métal est le plus épais... S'il avait cédé, Gilles, nous serions déjà transformés en « chaleur et lumière ».

— Et on ne l'a pas pris ?

— Pensez-vous ! Les fous sont très intelligents, tout le monde sait ça. Bonsoir ! Moi, je vais dormir, mon quart commence dans deux heures. Et les typos viendront chercher les nouvelles des sept heures du matin.

— Les typos ?

— Oui, nous imprimons un « journal de bord », vous ne saviez pas ? Les événements politiques, maritimes... et surtout les résultats des grands matches. Tenez, Gilles, pour notre chronique humoristique, écrivez-nous donc un article sur la « bombe au gaz butane ».

Sur ce trait d'humour noir, Moss regagna sa cabine. Gilles souriait vaguement ; il rentra chez lui à pas lents et distraits. Une idée, encore floue, naissait en lui tout doucement. Il en fit le tour, essaya de la préciser, et, soudain...

Feu vert !

Il fit demi-tour et fonça chez le commandant.

Les typographes bénévoles avaient été mis « de garde », comme tout l'équipage, mais le commandant décida de les libérer une demi-journée pour qu'ils puissent imprimer le journal. « ESSO-BUTANE-SOIR » parut donc, comme de coutume, à une heure de l'après-midi, et les équipes de bâbord le trouvèrent à la sortie du réfectoire. Sa lecture troubla immédiatement quelques digestions.

— Quoi ! Tu as vu ? Ça, alors...

Un officier courut vers le second lieutenant, qui faisait fonction de rédacteur en chef.

— Maxwell ! qu'est-ce que vous nous racontez dans votre canard ?

— La vérité, vieux. Nous avons appris ça par la B.B.C. au bulletin de huit heures.

— Et... le commandant ? Il a dû faire une drôle de tête ?

— Je vous crois. Il n'a rien dit, bien entendu, mais il s'est bouclé chez lui et personne ne peut entrer. Vous savez, il avait encore pas mal de famille là-bas.

Gilles passait à proximité, souriant. Maxwell le regarda avec surprise : il corrigea immédiatement son expression et prit l'air grave qui est de circonstance lors des grandes catastrophes.

— Ça marche, dit-il une minute plus tard à Moss. Tout le bateau en parle : c'est un concert de lamentations.

— Quel spectacle réconfortant ! répliqua Moss. Voilà des gens qui sont sur le point de sauter comme un vulgaire pétard, et ils trouvent assez de compassion pour s'attrister sur l'explosion des autres... Je plaisante, je plaisante, mais savez-vous, Gilles, que c'est réellement affreux ? Tous ces innocents massacrés, toutes ces ruines...

Gilles éclata de rire.

— Bien joué ! Pour un peu, vous m'y feriez croire, moi aussi.

— Vous n'avez pas de cœur, mon ami. Bon, je vous laisse : je suis de patrouille à trois heures. Voulez-vous parier que je ramène Texel en travers sur mes épaules ?

Mais il ne ramena personne, ni lui ni aucun des marins d'aucune des patrouilles. Ou bien le fou avait sauté à la mer, ou bien il déployait un véritable génie de la dissimulation. Malheureusement, cette dernière hypothèse ne correspondait que trop à ce qu'on savait du personnage : il avait roulé, depuis vingt ans, bien des policiers et bien des psychiatres.

— J'enrage, disait — calmement toujours — le commandant Strijdom. Au moment où je parle, ce monsieur est peut-être en train de piquer soigneusement un détonateur dans un pain de plastic. Avant que j'aie fini ma phrase, il n'y aura peut-être plus d'ESSO PUERTO RICO. Non, ce n'est pas pour cette fois. Il y a sur ce bâtiment plus de cinquante hommes qui cherchent, depuis plus de vingt-quatre heures, avec acharnement et méthode, et qui ne trouvent rien. Voyez-vous, Gilles, ce monsieur-là se moque de Jan Strijdom. Cette idée est beaucoup plus pénible que l'explosion du butane.

— Patience, commandant, dit Gilles.

Il pensait aux quatre cents exemplaires de « ESSO-BUTANE-SOIR » qui avaient été jetés à terre aux quatre coins du bâtiment, par ses soins et ceux de Moss. Avec un peu de chance, l'homme en lirait un avant d'allumer son feu d'artifice.

On frappa.

— Entrez, dit le commandant.

Le second entra, rouge comme une tomate.

— Voici la personne en question, Monsieur, dit-il en s'efforçant de ne pas hurler.

Derrière lui, quatre matelots maintenaient solidement un grand diable vêtu de loques, que Strijdom reconnut immédiatement.

— Bonjour, monsieur Texel.

— Bonjour, répondit l'homme, d'une voix grave et courtoise.

— Je viens me remettre entre vos mains, de mon plein gré, car ma mission est accomplie.

— Je le sais, répondit le commandant à la stupefaction de tous. Eh bien, monsieur Texel, nous allons vous indiquer votre cabine, et vous ne m'en voudrez pas si je place un factionnaire à la porte.

— Faites, dit Texel d'un ton supérieur. Je vous demanderai seulement quatre punaises, pour afficher ceci sur le mur.

Et il montra le numéro de « ESSO-BUTANE-SOIR », où l'on pouvait lire sur huit colonnes la fausse nouvelle inventée par Gilles :

ALOYS TEXEL SABOTE UNE CENTRALE ATOMIQUE.

L'EXPLOSION DETRUIT INTEGRALEMENT LA VILLE DE ROTTERDAM.

RÉPONDEZ EN 30 SECONDES

1. Le premier transport de pétrole par navire-citerne a eu lieu au XVIII^e siècle.

VRAI ☐ FAUX ☐

2. Un navire pétrolier de 48 000 tonnes, construit en France, coûte actuellement près de 4 milliards d'anciens francs.

VRAI ☐ FAUX ☐

3. Un navire « file 10 nœuds » lorsqu'il avance à la vitesse de 10 kilomètres à l'heure.

VRAI ☐ FAUX ☐

1. Faux : il a eu lieu en 1862. Une goélette, des bâtiments ordinaires.
2. Vrai.
3. Faux (un vieux marin en avalerait sa chique !). Un nœud correspond à un mille marin (1 852 m) à l'heure. Pourquoi ? « nœud » ? Autrefois, la vitesse sur mer se calculait à l'aide d'une ligne munie d'un flotteur, que l'on laissait se dérouler derrière soi (le « loch »). Tous les 15 mètres, on comptait le nombre de tours que faisait le flotteur. On en déduisait la vitesse en nœuds. On observe combien de nœuds « filent » en 30 secondes. Vous voilà prévenus : ne dites plus jamais : ce bateau file 10 nœuds à l'heure...

3. Faux (un vieux marin en avalerait sa chique !). Un nœud correspond à un mille marin (1 852 m) à l'heure. Pourquoi ? « nœud » ? Autrefois, la vitesse sur mer se calculait à l'aide d'une ligne munie d'un flotteur, que l'on laissait se dérouler derrière soi (le « loch »). Tous les 15 mètres, on comptait le nombre de tours que faisait le flotteur. On en déduisait la vitesse en nœuds. On observe combien de nœuds « filent » en 30 secondes. Vous voilà prévenus : ne dites plus jamais : ce bateau file 10 nœuds à l'heure...

Cette page est offerte
aux jeunes « Pilotes »
par Esso



chez les matelots du pétrole

Le pétrole est une source d'énergie universelle : il n'est pas une seule contrée où il ne soit quotidiennement nécessaire (pensez au gas-oil qui nourrit les moteurs des « weasels » de Paul-Emile Victor, en Terre-Adèle, par exemple). Mais bien souvent il faut le faire venir d'au-delà des mers.

Gilles vous emmène...



Pour transporter ce véritable sang nourricier du monde moderne, une immense flotte de pétroliers (les « tankers ») s'est constituée dans plusieurs pays. Ce ne sont pas des cargos comme les autres : jugez-en !

8 mm suffirait). Une citerne de 30.000 tonnes aurait 140 m de long et 17 m de diamètre : un petit remorqueur de 1.500 à 2.000 CV lui imprimerait facilement la vitesse de 8 nœuds.

FINIS, LES HAMACS !

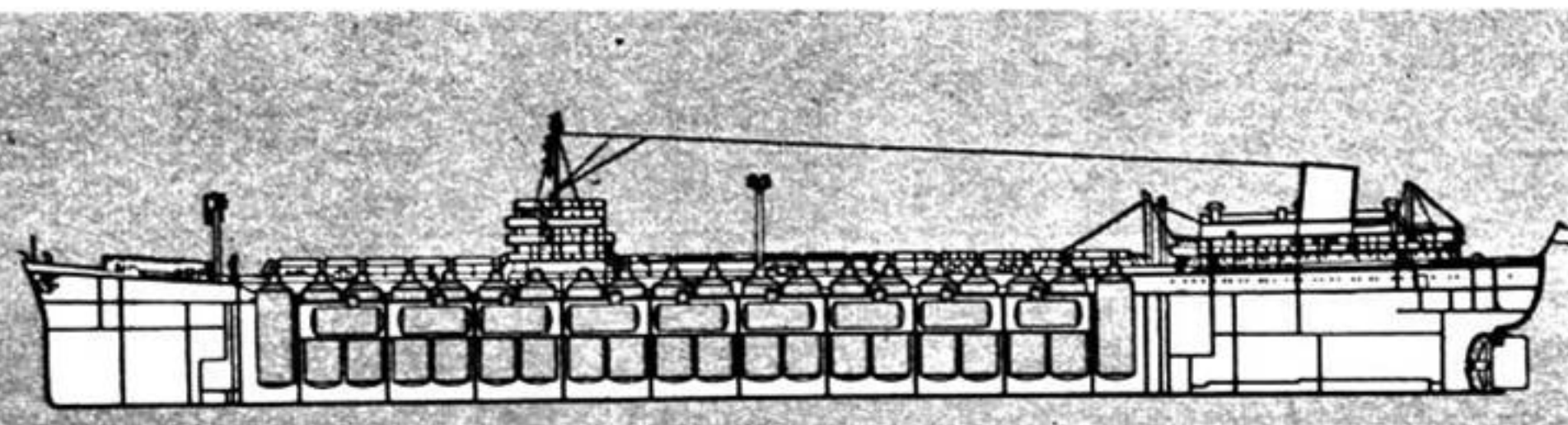
Sur les navires pétroliers modernes, l'équipage n'est pas très nombreux. En effet, toutes les « manutentions » portant sur la cargaison liquide se font par des moyens mécaniques (pompage). Résultat : peu d'hommes, et relativement beaucoup de place. Le matelot du pétrole ne s'entasse pas avec ses camarades dans un « poste d'équipage » encombré de hamacs ou de couchettes superposées. Loin de là ! Il dispose d'une cabine particulière, aussi grande et aussi bien meublée qu'une chambre d'hôtel. Son lavabo (particulier) lui fournit l'eau chaude et froide. Parfois il dispose d'une douche personnelle, et chaque officier a sa salle de bains. Enfin, dans les mers tropicales, le navire est « climatisé »...

UN NAVIRE TOUJOURS « SOUS PRESSION ».

...C'est l'« ESSO PUERTO RICO », dont tous les réservoirs sont prévus pour résister à des pressions de 105 kg au cm². L'« ESSO PUERTO RICO » transporte, en effet, 14.000 m³ de gaz liquéfié, en même temps que 33.400 m³ de pétrole. Et tout ceci « file » 17 nœuds. Une confidence : Aloys Texel n'a jamais existé... Mais l'« ESSO PUERTO RICO », lui, a bel et bien été lancé en 1958 aux chantiers de Monfalcone. Achevons de donner son signalement : 210 m 50 de long, 32.187 tonnes, propulsion par turbine de 16.200 CV, 58 réservoirs de gaz liquéfiés. En blanc, les réservoirs de gaz liquéfiés (d'après « Oil and Gas Journal »).

UNE BALEINE MYSTÉRIEUSE.

Cet inquiétant cétacé peut être pillé et chargé sur une camionnette... Il s'agit du « Dracone », brave dragon de nylon recouvert de caoutchouc, que l'on « gonfle » tout simplement de 45 m³ de pétrole : la densité du pétrole étant inférieure à celle de l'eau, le « Dracone » flotte et il ne reste plus qu'à le remorquer. Il mesure 30,50 m de long et 1,50 m de diamètre. Mis au point pour le compte de la société ESSO anglaise, le « Dracone » préfigure peut-être les transports pétroliers de demain. En effet, les « saucisses flottantes » ont de grands avantages financiers sur les navires pétroliers : elles coûtent beaucoup moins cher à construire et à conduire. Déjà, un ingénieur français, Camille Rougeron, a exposé, dans « Science et Vie », le projet détaillé d'une « citerne semi-submersible » qui pourrait contenir, elle, de 20.000 à 100.000 tonnes de pétrole. Sa position immergée la rendant insensible à la houle, elle peut se contenter d'une coque extrêmement légère (une tôle de



LE TOUR DE FRANCE 1919

LE ROMAN VRAI DU 1^{er} MAILLOT JAUNE

RESUME. — Deux des grands favoris ont successivement abandonné : le Belge Philippe Thys dans la première étape et Henri Pélissier au départ de la cinquième étape.

Au départ de la première étape pyrénéenne, il ne reste plus que 18 coureurs en course (sur 69 partants) et Eugène Christophe est en tête au classement général.



Et c'est la rendez-vous des Pyrénées avec les quatre grands cols : Aubisque, Tourmalet, Aspin et Peyresourde. Quatre hommes en tête à Eaux-Bonnes : Alavoine, Lucotti, Scieur et Mottiat. Alavoine et Mottiat changent de pignon sous l'œil admiratif des petites sœurs d'un couvent voisin.



Dans la neige et le brouillard, se déroule un vrai calvaire avec les aigles comme seule escorte. Barthélémy, troisième dans l'Aubisque, va passer en tête dans les trois autres cols. Desgrange, pour reconforter les rescapés, annonce la création d'un maillot spécial qui fera reconnaître le leader.

Tout souriant, bouquet de fleurs dans les bras, Eugène Christophe pose en vainqueur pour le photographe.



10 minutes d'avance dans le Tourmalet, 15 dans Aspin : Barthélémy va gagner à Luchon, avec 19 minutes d'avance sur Lambot et 34 sur Christophe qui reste leader ; Lambot est second avec 30 minutes de retard. Quant à Barthélémy, il pose avec grande complaisance pour les photographes.



Ils ne sont plus que seize coureurs au départ de la septième étape Luchon-Perpignan, qui comprend quatre cols (Portet d'Aspet, Port, Puymorens et Perche) et Christophe a pour plus redoutable adversaire le Belge Lambot. Prisonnier des Allemands pendant quatre ans, si sa valeur est à l'échelle de son appétit, il est certain que Lambot est un grand coureur. Que l'on juge de ses capacités : sa musette contient dix sandwiches, dix tartelettes, huit bananes, des gâteaux de riz, du sucre, des figues, du chocolat et la boisson correspondante. Lambot ne risque pas de mourir de faim.



Alavoine, vainqueur au sprint à Perpignan devant Christophe et Lambot, remporte son troisième succès d'étape. Il ne reste plus que 15 coureurs en course au départ de la 8^e étape Perpignan-Marseille. Le vent est favorable et, en tête, les hommes roulent jusqu'à 35 kilomètres à l'heure !

La semaine prochaine : CHRISTOPHE A DES ENNUIS AVEC LA POLICE.

PISTOLIN

RESUME. — Le moment du châtiement est proche pour l'infâme capitaine Rodolphe. Pistolin et Nestor vont chercher le traître suspendu à la corde raide.



BISON NOIR

RESUME. — Le sergent Benton a été blessé en protégeant un convoi d'or. Bison-Noir le soigne. Quatre bandits, dont Craig, capitaine déserteur, ont pu s'emparer des mules qui transportent le précieux chargement. L'un d'eux est grièvement touché.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER

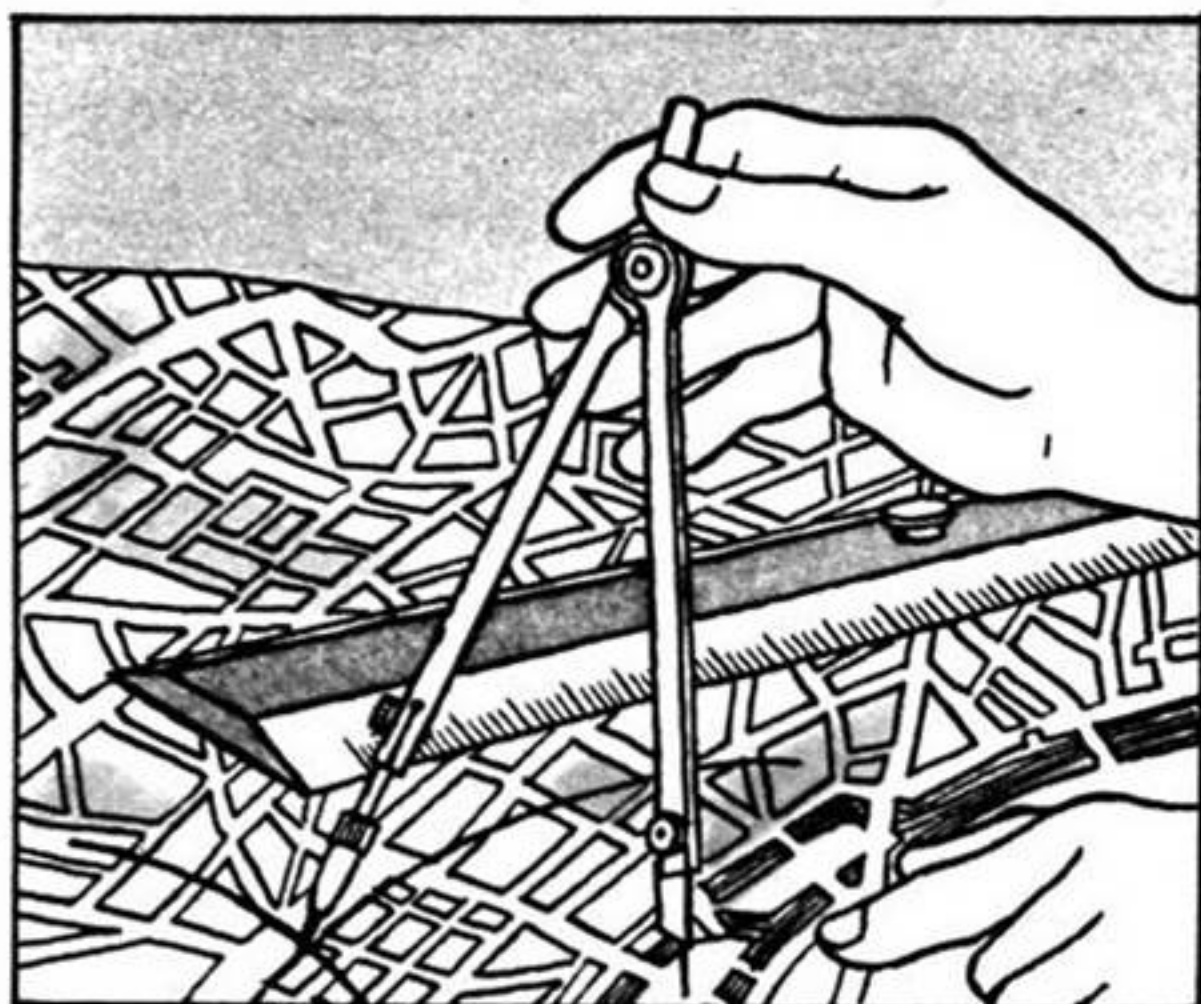


P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — P'tit Pat a fini par déterminer l'endroit où se trouvait la Fontaine-aux-Oies; c'est là que doit être caché le fabuleux trésor du comte de Mariposa. Avec ses amis, il part en campagne. Ses ennemis aussi.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI





Les découvertes de Jean-Pierre

Dis, maman, sais-tu pourquoi les Mites se cachent dans les revers, les poches, les replis des vêtements? C'est parce qu'elles ont peur de la lumière.



Cette penderie sombre et encombrée est un séjour de choix pour les mites et leurs larves. Gare aux vêtements!

UNE EXPÉRIENCE : Les mites ont peur de la lumière : si on allume le projecteur droit, les larves de mites s'enfuient vers la gauche - si on allume le projecteur gauche, les larves s'enfuient vers la droite.



SAIS-TU COMMENT ÉVITER LES RAVAGES DES MITES ?

Les procédés de nos grand-mères : brossage, lavage, dégraissage des vêtements restent évidemment toujours indiqués, mais ils sont insuffisants. Les vieux produits qui font fuir les mites par l'odeur (naphtaline, camphre, etc...) sont finalement plus désagréables pour nous que pour les mites : leurs larves, bien cachées dans les plis, les revers, les poches, continuent à se régaler de nos laines.

Heureusement, la science moderne a mis au point un antimites vraiment moderne : la Bombe Néocide, l'antimites des maisons propres. La Bombe Néocide pulvérise un fin nuage de produit actif, qui s'introduit jusque dans les moindres replis des vêtements et laisse une "bonne odeur de propre" caractéristique. Une bonne pulvérisation avec la Bombe Néocide, aucune mite n'y résiste. Et ta maman peut être tranquille, car l'action de Néocide dure très longtemps : elle est "rémanente".

QU'EST-CE QUE LA RÉMANENCE ? (du latin remanere : rester)

Il s'agit de l'action persistante de Néocide : les quantités de produit actif retenues par imprégnation dans la laine, les fourrures, le crin ou toute autre matière, sont mortelles pendant de longs mois pour les insectes qui viendraient à leur contact.



A faire lire à ta maman : NÉOCIDE NE TACHE PAS

CONNAIS-TU CETTE HISTOIRE : Une jeune mite faisait son premier vol dans l'appartement. Quand elle revient, elle dit à sa famille : "Ils sont très gentils, ici. Quand je suis entrée dans la pièce, tout le monde a fait bravo !"

Toi aussi, tu as sûrement fait bravo, et tu as vu ta maman le faire pour attraper une mite qui vole. Mais ta maman, sait-elle que lorsqu'on voit voler une mite, il est inutile de courir après pour l'écraser ? Car les mites qui volent sont inoffensives (ce sont des mâles, ou

des femelles qui ont déjà pondu leurs œufs et qui vont bientôt mourir). Ce sont les larves de mites qui se nourrissent de laine, de fourrure. Elles dévorent chaque année un nombre incalculable de pull-overs, de chaussettes, de vêtements, de couvertures, de matelas et de garnitures de fauteuils. Ce sont les larves de mites qu'il faut détruire. Mais les larves de mites vivent cachées (tout comme les mites adultes occupées à pondre avant de s'envoler). Elles vivent cachées dans les replis des vêtements, sous les revers, dans le pli des poches, sous les coutures. Car les mites détestent la lumière.

La mite est un insecte à métamorphose complète : de l'œuf éclot une larve qui devient chenille, laquelle se transforme en chrysalide donnant, elle, le papillon. Ce sont les larves, les chenilles de mites qui "broutent" la laine jusqu'à épuisement du "garde-manger", d'où les trous qui désolent vos mamans.



Un zoo extraordinaire :

L'INSECTARIUM de BALE



Il existe à Bâle, dans les laboratoires de Recherches et d'Essais de Néocide, l'un des plus grands insectariums du monde. Là, sous le contrôle permanent des chercheurs, naissent, se métamorphosent, vivent et se reproduisent des milliers et des milliers d'insectes, (et notamment toutes les espèces de mites, dont les principales sont la Mite fileuse, la Mite à fourreau, la Mite tapissière, et les anthrènes, les attagènes, les ptines voleurs et les dermestes). Ceci permet aux ingénieurs de Néocide de faire toutes les expériences nécessaires pour mettre au point et sélectionner les produits actifs contenus dans la Bombe Néocide. C'est grâce à cet insectarium que ta maman dispose maintenant d'un moyen très moderne et très efficace de protection contre les mites.

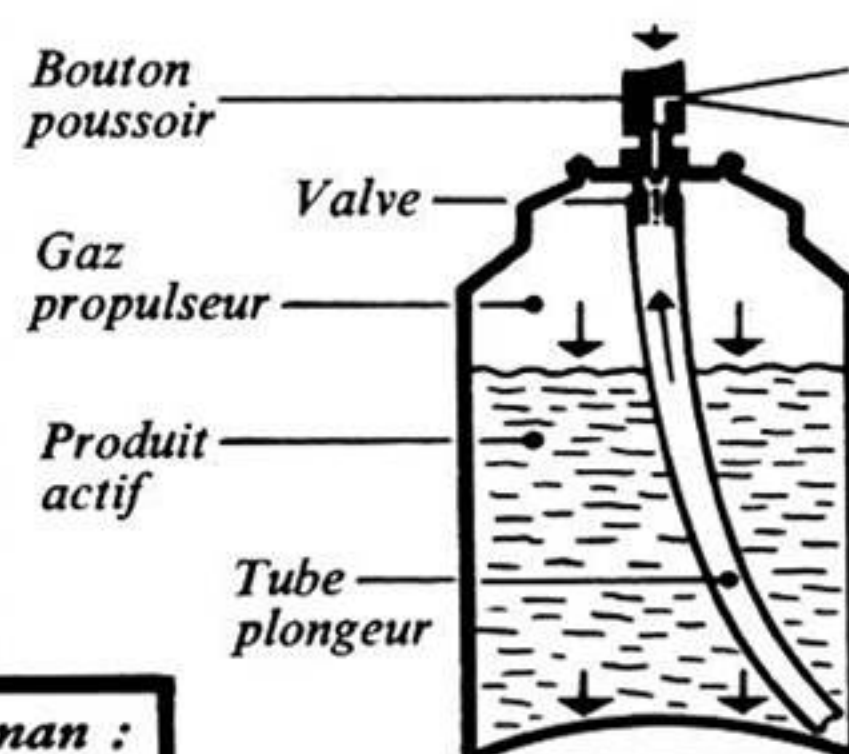
Ici sont expérimentés les produits anti-mites actifs que contient la Bombe Néocide.



Simple, amusante, efficace : LA BOMBE NÉOCIDE,

Comment on s'en sert
Comment elle agit

Avec la Bombe Néocide, c'est un jeu passionnant d'aider maman à protéger les vêtements. La Bombe Néocide est un bidon bleu et jaune qui contient du liquide actif et un gaz propulseur. Quand tu appuies sur le bouton-poussoir, le gaz se libère et projette jusque dans les moindres replis des vêtements un nuage très fin, qui contient des milliards de particules microscopiques de produit actif. C'est cela, le progrès apporté par la Bombe Néocide : le nuage antimites pénètre partout (comme le brouillard), alors que les vieux antimites solides ne pouvaient pas être partout à la fois. Tu projettes soigneusement le nuage de Néocide sur chaque vêtement, chaque linge, pour qu'il pénètre bien dans les doublures, les revers, les coutures, les plis, tous ces endroits cachés où les larves de mites se glissent de préférence. Et maman peut être tranquille : grâce à toi et à la Bombe Néocide, il n'y aura pas de mauvaise surprise en rentrant de vacances !



Veux-tu "coller tes parents" ?

- Q - Combien d'enfants peut avoir une mite ?
R - Une mite peut pondre jusqu'à 100 œufs, d'où écloront de petites chenilles qui dévorent les laines.
- Q - Les insectes souffrent-ils quand ils sont tués par la Bombe Néocide ?
R - Non, Néocide tue l'insecte en paralysant ses centres nerveux.

LA PHYSIQUE ET LA CHIMIE à ton service

Au milieu du 18^e siècle, quand furent fondés les laboratoires qui fabriquent maintenant la Bombe Néocide, il n'existait pas encore d'industrie chimique au sens actuel du terme. Nous en étions toujours au stade de l'Alchimie.



Le Docteur P. Muller dans son laboratoire.

Aujourd'hui, de nombreux chimistes, physiciens, physiologistes collaborent chaque jour aux recherches de Néocide. L'un d'eux, le Docteur Paul Muller, a reçu en 1948 le prix Nobel de physiologie et de médecine, pour avoir découvert les propriétés insecticides du DDT, produit qui a sauvé des milliers d'êtres humains. La Bombe Néocide contient du DDT* et aussi bien d'autres produits actifs. Car la formule de Néocide est améliorée chaque fois qu'une découverte scientifique le permet. C'est pour cela que, chaque année, des millions de jeunes mamans achètent la Bombe Néocide.

* DDT signifie Dichlorodiphényltrichlorethane



A 300 A L'HEURE SUR LE CIRCUIT DU MANS

A U Salon de l'Auto 1922, trois hommes : Georges Durand, animateur de l'Automobile Club de l'Ouest, Emile Coquille, directeur des roues Rudge et Charles Faroux, le plus clairvoyant journaliste de l'automobile, décidaient de créer une

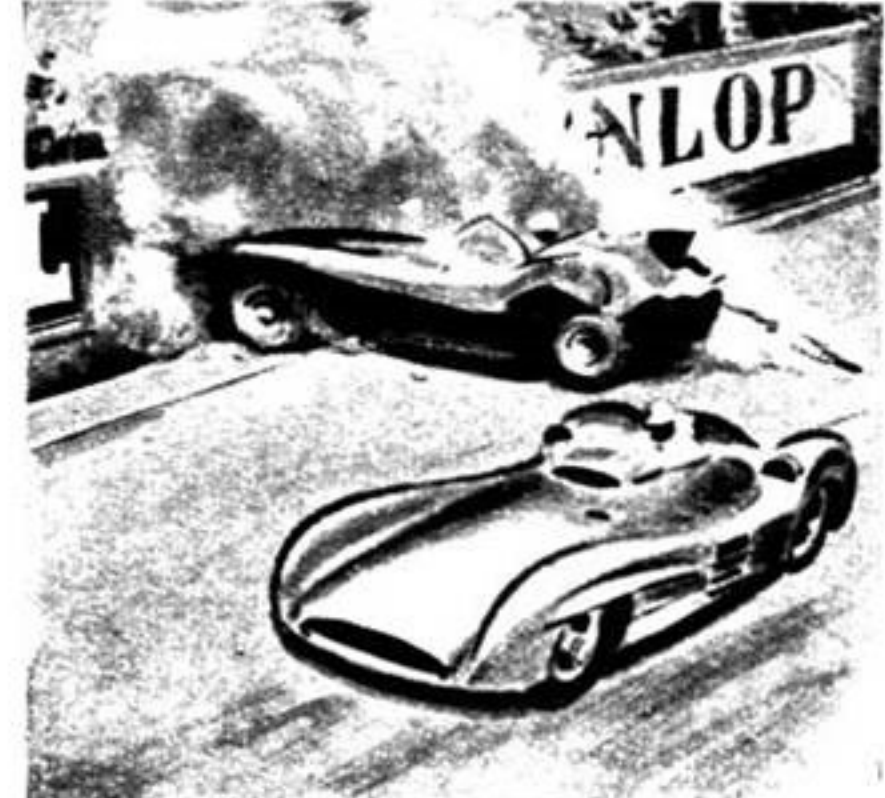


FANGIO
super-pilote (18)
L'ÉPOQUE
MERCEDES

RESUME. — Après avoir été champion du monde en 1951, Juan Manuel Fangio a frôlé la mort l'année suivante. Mais il reprend la course un an plus tard et, sa forme retrouvée, se prépare à se battre pour redonner le fameux titre mondial à sa patrie, l'Argentine.



En 1954, sur Maserati, Fangio gagne le Grand Prix d'Argentine et celui de Spa. Et c'est la grande nouvelle : Mercedes revient en course et Fangio est son premier pilote. Dès le départ du Grand Prix de Reims, les trois fusées d'argent prennent de loin la tête et Fangio arrive premier, devant Kling à un mètre. Pour le Grand Prix d'Allemagne au Nürburgring, sur le terrible circuit aux 173 virages, Fangio est en pleine forme. Mais, à l'entraînement, le jeune Marimon, l'élève de Fangio, le fils de l'ami des « Gran Premio » se tue ; Fangio et Gonzalez tombent en pleurant dans les bras l'un de l'autre...



Mais le lendemain, les yeux durs, Fangio pulvérisa tous les records et gagna. Il enleva encore le Grand Prix de Suisse et celui d'Italie : il est champion du monde pour la seconde fois. En 1955, au Grand Prix d'Argentine, c'est la fournaise. Fangio court sans se faire relayer et gagne, mais il a la jambe brûlée au second degré. En Europe, chez Mercedes, un disciple le suit comme son ombre : Stirling Moss. Puis, c'est l'effroyable catastrophe du Mans : Fangio passe par miracle au milieu des débris. Il gagne encore les Grands Prix de Hollande et d'Italie, et remporte, une troisième fois, le titre mondial.

DESSINS DE POIVET (A suivre.)

grande course internationale d'endurance pour mettre à l'épreuve à la fois les voitures, les pilotes et les routes.

UNE ORGANISATION MONSTRE

Georges Durand pensait aux routes, car son club du Mans, capitale de l'automobile — Léon Bollée y avait construit la fameuse « Obéissante » à vapeur en 1873 — avait organisé toutes les premières grandes courses automobiles. Dès 1906, le premier Grand Prix de l'Automobile Club de France avait été disputé sur un circuit routier de 103 km 180 de long, qu'il fallait couvrir 12 fois, et gagné par Sziisz, sur Renault, à la fantastique vitesse de 102 km de moyenne ! Pour les Grands Prix de France de 1911 et 1913, le circuit fut réduit à 54 km, puis à 17 km 262 en 1921. Enfin, en 1932, le circuit de la Sarthe prit sa longueur définitive actuelle de 13 km 492.

La plus grande course d'endurance du monde exige une organisation immense et minutieuse.

Cette année, d'ailleurs, le règlement a une nette tendance à montrer au public non pas des monstres, mais des voitures de grand tourisme, et 1960 verra une lutte Europe-Amérique, puisque les « Corvette » seront là, et d'autre part un duel entre voitures de sport et de grand tourisme.

La ligne d'arrivée est face au poste de chronométrage. Ce pavillon est le lieu le plus fermé des 24 Heures. On ne doit pas s'en étonner puisque la moindre erreur fausserait toute l'épreuve. Deux équipes de neuf chronométrateurs se relaient et travaillent dans un silence religieux seulement troublé, à chaque passage, par l'« aboyeur » qui donne le numéro des voitures franchissant la ligne. Pendant les 24 Heures, les chronométrateurs transcrivent sur leurs tableaux de pointage de 80 000 à 100 000 chiffres et enregistrent plus de 10 000 temps de passage...

LE CŒUR DE LA COURSE

Les stands de ravitaillement sont le cœur de la course, et le pavillon de la direction en est la tête : ce dernier endroit est absolument interdit. Le téléphone y règne en maître puisque le directeur et ses commissaires doivent être avertis à la seconde du moindre incident ou accident.

Plus de 100 km de fils téléphoniques aboutissent là, venant de 27 postes tenus par 155 commissaires répartis de telle sorte qu'une voiture n'est jamais perdue de vue. Ces commissaires sont munis des drapeaux dont nous vous donnons la signification.

Quant aux tribunes de ravitaillement, si les balcons en sont réservés à un nombreux public, l'étage est le domaine du monde de l'automobile qui y installe ses stands de réception, ses bars, etc., tandis qu'en bas sont les stands de ravitaillement proprement dits. Là, en plus des mécaniciens, des pilotes, des chronométrateurs personnels, des ravitailleurs, 133 commissaires de stand, ainsi que 53 plombiers, veillent à ce que le règlement soit strictement appliqué. Et leur travail n'est pas

facile. Ils doivent souvent démasquer les astuces des « mécanos » qui cherchent à aider leurs pilotes.

Nous prenons la piste maintenant, en passant devant le « Welcome », l'élégant restaurant où les dirigeants de l'Automobile Club de l'Ouest reçoivent leurs invités et en laissant sur notre droite le « village », ville de quelque 50 000 habitants, avec ses restaurants, ses buvettes, ses bureaux de tabac, bals, stands d'exposition, etc., sans oublier la nouvelle piste sur laquelle vous pourrez voir évoluer des modèles réduits.

SÉCURITÉ AVANT TOUT

Après la grande courbe des tribunes, nous plongeons vers les « S » qui précèdent le virage du Tertre rouge, très spectaculaires dans les premiers tours, lorsque des dizaines de bolides y arrivent groupés...

A droite, la fête foraine bat son plein, et, plus loin, la petite chapelle fraîche attend ses fidèles...

Partout des gendarmes et des C.R.S., plus de 1 000, venus de huit départements. Et, puisque nous parlons sécurité, signalons aussi : 10 véhicules de secours incendie, 52 médecins et 200 infirmières et secouristes répartis dans 15 postes de secours fixes et mobiles, 21 ambulances, un hélicoptère de surveillance...

Le virage du Tertre rouge est lui aussi très spectaculaire. On a le temps d'y voir les pilotes rétrograder leurs vitesses et négocier cet angle droit. Il ne se passe pas une année sans que des concurrents n'aillent s'échouer sur le tas de sable situé à la sortie... Nous nous souvenons encore d'un digne Anglais qui avait emporté une pelle et qui débaya consciencieusement sa voiture durant trois heures : épuisé, il la contemplait enfin revenue sur la piste lorsqu'un autre concurrent en perdition la reprojeta dans le sable, définitivement cette fois !...

Puis ce sont les Hunaudières, la longue ligne droite où l'on frôle le 300 à l'heure, où le moindre coup de vent, le plus petit geste maladroit, peuvent être fatals et où les pilotes de petites voitures doivent avoir le regard fixé sur le rétroviseur pour surveiller les bolides qui dévalent mais qui, paradoxe, ne tourneront pas plus vite, au bout, à Mulsanne. C'est là qu'on voit les bons pilotes, et qu'on connaît les dangers publics.

Au milieu des Hunaudières, le pilote du bolide a jeté un regard sur le champ de

P. N. E. U. M. A. T. I. Q. U. E. S.

Aux 24 Heures du Mans, Ferrari présentera ses voitures sport équipées de moteurs à injection directe. En cas de victoire ce montage sera appliqué à toutes les voitures Grand Tourisme de la production normale.

Spectateur de marque, aux 24 Heures, mais incognito : le sénateur Kennedy, candidat à la Présidence des États-Unis.

Les "Mille Milles", la célèbre course sur routes Italienne, est annulée pour 1960, mais ses organisateurs espèrent la faire disputer l'an prochain.

courses où Wilbur Wright effectua ses premiers vols en Europe, et établit ses premiers records du monde, en 1908.

Après Mulsanne, sur la droite, les amis de la signalisation sont là, qui vous tendent des panneaux pour vous indiquer votre position et vous passer les instructions du « patron » du stand : « Plus vite », « Ravitaillement essence dans trois tours », « Attention, l'Aston Martin n° 8 vous reprend trois secondes à chaque tour », etc.

Viennent ensuite les « S » d'Arnage, Arnage, la descente sur Maison-Blanche, toujours dangereux car on va vite, et la ligne droite des tribunes, avec la longue ligne de décélération, que l'on doit prendre obligatoirement à son début, c'est-à-dire loin avant les stands, si l'on désire s'y arrêter.

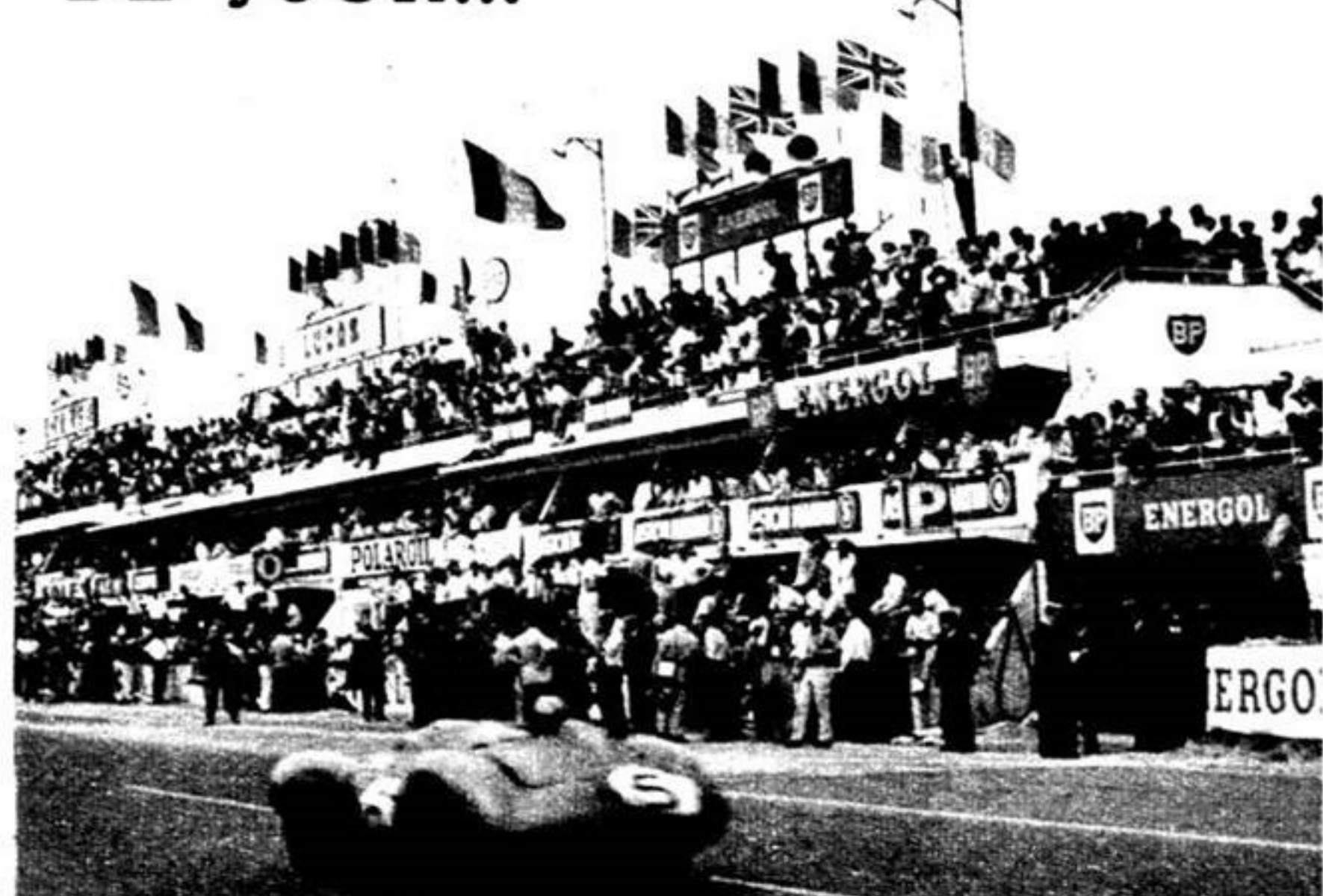
Sur ce circuit, vont s'affronter les pilotes de 55 voitures, dont 37 de Sport et 18 de Grand Tourisme, présentées par 18 constructeurs de 7 nations différentes. Pour la première fois, 13 équipages américains seront au Mans et 4 Chevrolet Corvette vont se mesurer aux Ferrari. Maserati fait sa rentrée avec une « Terrible », pilotée par Shelby, vainqueur de l'an dernier et Ward, premier à Indianapolis. Les Anglais, dont c'est LA course, viennent en force avec leurs Jaguar, Aston-Martin, Cooper, Lotus, Triumph, A.C., M.G., etc. L'Italie aligne son équipe de choc Ferrari, mais aussi des Osca, Alfa Romeo, Stanguellini et Fiat Abarth. Les Allemands seront là avec Porsche qui fera tout pour ravir au seul constructeur français, René Bonnet, la palme de l'Indice que les « D.B. » s'adjugent traditionnellement.

Espérons tout de même que, comme l'année dernière, c'est une voiture bleu de France qui fera jouer la Marseillaise devant 300 000 personnes qui auront vibré aux émotions de la plus grande course d'endurance du monde.

Franck DOMINIQUE.

EN PAGES SUIVANTES NOTRE PILOTORAMA

DE JOUR...



... COMME DE NUIT



LES 24 HEURES D



- I. Départ.
- II. Tenez votre droite.
- III. Laissez-vous doubler.
- IV. Attention ! Danger.
- V. Grand danger, préparez-vous à stopper en conservant votre position.
- VI. Huile sur la piste.
- VII. Ambulance sur la piste.
- VIII. Arrêt immédiat de la voiture portant ce numéro.
- IX. Arrivée.
- X. Arrêt immédiat de la course.

Le départ type « Le Mans », aussi émouvant que spectaculaire. Cinq minutes avant seize heures, samedi, les pilotes quittent leur stand et traversent la piste pour attendre l'heure du départ, face à leur voiture, les deux pieds dans un petit rond. « 5 », « 4 », « 3 », « 2 », « 1 », « Partez ! Ils bondiront alors, sauteront au volant, et embrayeront en trombe pour commencer la ronde infernale...

LE CIRCUIT DU MANS

1. Départ et arrivée.
2. Poste de chronométrage.
3. Stands de ravitaillement, Direction de la course, tribunes de ravitaillement.
4. Pavillon du Welcome.
5. Piste modèles réduits.
6. Self-Service.
7. Terrain de camping.
8. Garage vert.
9. Garage bleu.
10. Garage rouge.
11. Village « Les Florales ».
12. Entrée principale.
13. Gradins.
14. Tribune Wimille.
15. Tribune de la presse.
16. Tribune Durand.
17. Tribune Benoist.
18. Tribune Sommer.
19. Souterrain public.
20. Garage réservé.
21. Souterrain voitures.
22. Restaurant.
23. Infirmerie public.
24. Aérodrome.
25. Passerelle public.
26. Chapelle.
27. Enceinte public, fête foraine.
28. Buttes de sable.
29. Ligne droite des Hunaudières.
30. Hippodrome.
31. Enceinte populaire.
32. Tribune.
33. Signalisation des concurrents.
34. Garage.
35. Echappatoires.
36. Public.
37. Nouvelle tour d'affichage.
38. Hélicoptère de surveillance et de secours.

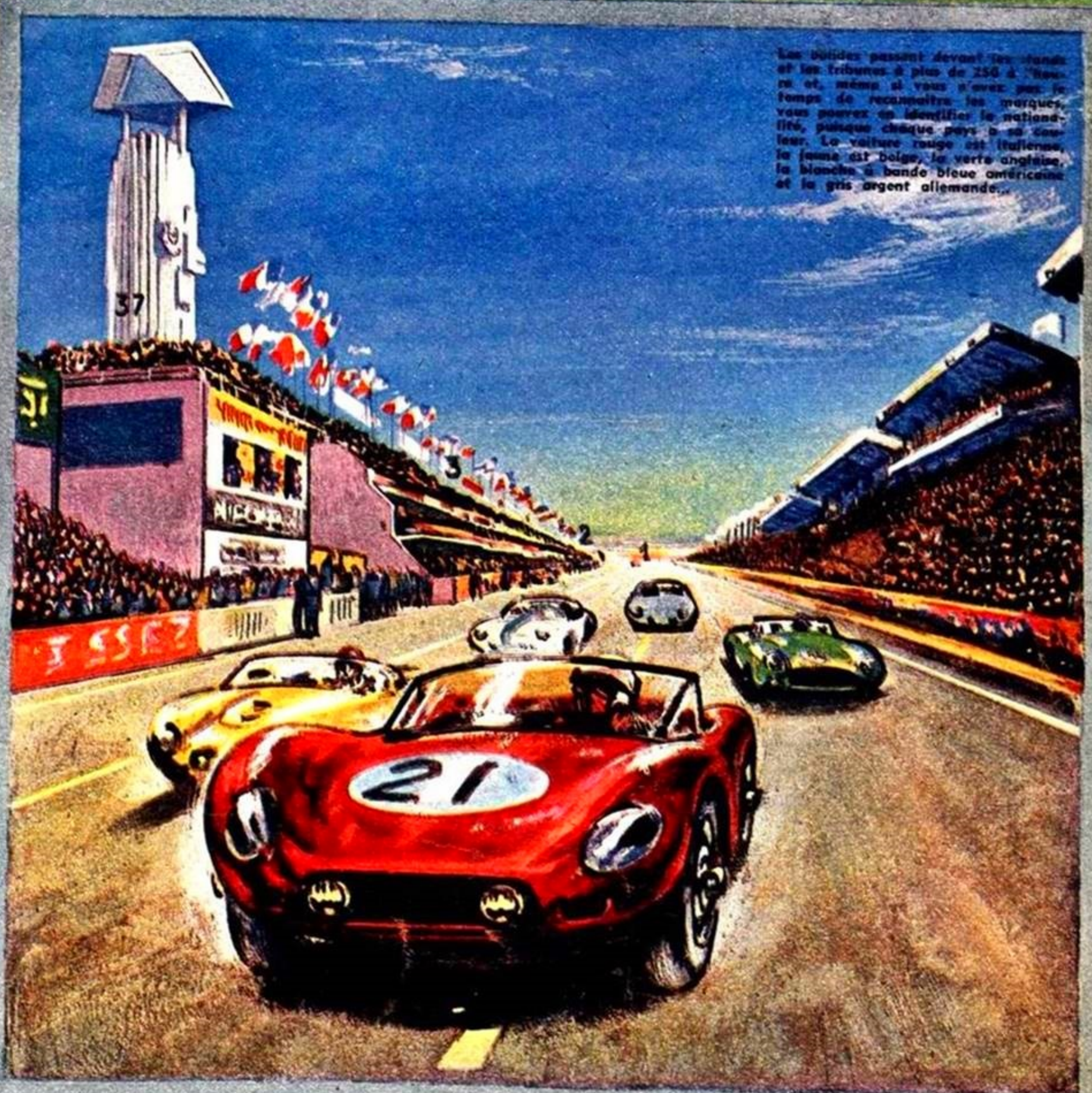


Le pilote d'une voiture française — bleu

DU MANS



Équipe française — bleue — s'arrête à son stand pour le relais et le plein...



Les bords passent devant les stands et les tribunes à plus de 250 à l'heure et, même si vous n'avez pas le temps de reconnaître les marques, vous pouvez en identifier la nationalité, puisque chaque pays a sa couleur. La voiture rouge est italienne, la jaune dit belge, la verte anglaise, la blanche à bande bleue américaine et la gris argent allemande...

nicolas

LES PATINS



I L y a des copains qui amènent des tas de choses à l'école. Cyrille, par exemple, une fois, avait apporté une souris blanche, mais ça n'avait pas plu du tout à la maîtresse qui s'est mise à faire peur à la souris en criant. Cyrille a été renvoyé de l'école avec sa souris, et c'est dommage, parce que nous, on l'aimait bien, la souris, elle était chouette. Eudes, qui est très fort, était venu une fois avec des gants de boxe, mais ça, on l'a trouvé moins rigolo, parce qu'à la récré, il a passé son temps à taper sur nos nez. Alceste, un autre copain, il apporte toujours des choses à manger, il ne nous en offre jamais, parce qu'il dit qu'il n'y en a pas assez pour lui. Son banc, en classe, on le reconnaît parce que c'est plein de miettes dessus.

Clotaire nous a fait rigoler un jour parce qu'il avait apporté un mot d'excuse de son papa pour expliquer pourquoi il n'avait pas fait ses devoirs, mais la maîtresse a puni Clotaire parce qu'elle a reconnu ses fautes d'orthographe. Depuis, Clotaire travaille dur sa grammaire pour ne pas faire de fautes dans les mots d'excuse qu'il écrira quand il sera prêt. Agnan, le premier de la classe, tout ce qu'il nous a apporté, c'est la rougeole et c'était chouette parce qu'on reste trois semaines à la maison quand on l'a. Ce qui est dommage, c'est qu'on ne peut l'avoir qu'une fois, mais moi, il me manque encore les oreillons et la varicelle.

Mais le plus chouette de tous, c'est Geoffroy. Parce que lui, il apporte souvent des jouets à l'école. Son papa est très riche et il lui donne tout le temps des choses. C'est pour ça, quand on a vu arriver Geoffroy ce matin avec un gros paquet sous le bras, on lui a tous demandé : « Qu'est-ce que c'est, Geoffroy ? Qu'est-ce que c'est ? » « Vous verrez à la récré », nous a dit Geoffroy qui aime bien faire le mystérieux. Alors, on a attendu la récré avec autant d'impatience que les autres jours et quand la cloche a sonné, on est tous sortis en courant, sauf Geoffroy, qui est arrivé dans la cour le dernier, en marchant tout lentement ; qu'il est bête, à la fin ! Quand Geoffroy a vu qu'on était tous autour de lui, il a ouvert le paquet et on a vu ce qu'il y avait dedans : des patins ! Des patins à roulettes tout neufs qui brillaient avec des roues larges, celles qui roulent le mieux ! « Tu nous les prêtes ? », on a crié. Mais Geoffroy a fait semblant de ne pas nous entendre, il a mis ses patins et il a commencé à rouler. Il patine bien, Geoffroy. Il patine vite comme tout et il faisait la longueur de la cour et nous, on le suivait tous en courant et en criant : « Tu me les prêtes, dis ? Tu me les prêtes ? » On s'amusait bien avec les patins de Geoffroy.

Et puis, le surveillant est arrivé en courant. Le surveillant, on l'appelle le Bouillon, parce qu'il dit tout le temps : « Regardez-moi dans les yeux », et dans le bouillon il y a des yeux : c'est les grands qui ont trouvé ça. « Dites donc, a demandé le Bouillon à Geoffroy, qui vous a permis d'apporter ces engins à la récréation ? » « Mais m'sieur, a répondu Geoffroy, je ne fais pas de mal c'est pas défendu, m'sieur. » « Peut-être, a dit le Bouillon, mais c'est dangereux, vous allez tomber et vous écorcher les genoux, vous serez bien avancé après. » « Mais non, m'sieur, c'est pas dangereux.

m'sieur, vous voulez essayer ? » « Ne vous fâchez pas de moi, mon petit ami, a dit le Bouillon ; bon, allez, je vous surveille, mais ne vous plaignez pas si vous vous faites mal. » Et le Bouillon est parti s'occuper des grands qui jouaient à la balle au chasseur avec des pierres. « Alors, espèce de chou chou », a dit Eudes à Geoffroy, quand nous, on te demande les patins, tu ne veux rien savoir, mais au Bouillon, tu les lui offres ! » « Chou chou », a dit Geoffroy, répète un peu. » « Chou chou », a répété Eudes et il a donné un coup de poing sur le nez de Geoffroy, qui est parti en arrière avec ses patins et qui est tombé plus loin assis par terre. « Attends que j'enlève mes patins et tu vas voir ! », a dit Geoffroy. Il a enlevé ses patins, il s'est mis debout et Eudes lui a donné un autre coup de poing sur le nez. « Ça vaut pas, a crié Geoffroy, je ne regardais pas ! » Ce n'était pas vrai, ça, moi j'ai bien vu que Geoffroy regardait, la preuve c'est que quand il a vu arriver le poing d'Eudes, il s'est mis à loucher. « Bon, espèce de guignol, a dit Eudes, tu me les prêtes, oui ou non, ces patins ? » « Oui », a dit Geoffroy, qui est bon camarade et qui n'est pas fou. Eudes a mis les patins et il est tombé. Il a essayé de se relever et il est tombé de nouveau. « Ben quoi, a dit Geoffroy, tu ne sais pas en faire ? » « Et alors, ça te dérange ? », a dit Eudes qui n'avait pas l'air content. Il nous a demandé de l'aider à se relever et quand on l'a mis debout, il a fait des tas de gestes avec les bras, il a crié : « Ne me lâchez pas, ne me lâchez pas ! », et il est tombé de nouveau. « Allez, rends-moi ces patins », a dit Geoffroy. Mais Eudes ne voulait pas lui rendre les patins avant de savoir en faire. Alors Geoffroy a été obligé de lui apprendre.

On a bien rigolé, Geoffroy tirait Eudes par un bras, moi par l'autre et tous les copains poussaient. Eudes avançait avec les jambes écartées et il criait : « Pas si vite ! Pas si vite ! » Et puis, Rufus a dit : « Eh les gars ! si on jouait aux billes. » Ça, c'était une bonne idée, alors, on a lâché Eudes qui criait et qui faisait des tas de gestes et qui est allé cogner contre le ventre du Bouillon. « Ça fait un moment que je vous observe, a dit le Bouillon, je n'aime pas ces façons de jouer. Je confisque les patins. Donnez-les moi. » Eudes a enlevé les patins et il avait l'air plutôt content de s'en débarrasser, mais un à qui ça n'a pas plu, c'est Geoffroy. Quand le Bouillon est parti avec les patins sous le bras, Geoffroy a dit à Eudes : « C'est de ta faute si le Bouillon a confisqué les patins ! » « Et alors, a dit Eudes, qu'est-ce que tu veux que je fasse ? » « Va les lui demander, sinon, je le dirai à mon papa, qui le dira à ton papa et tu seras puni ! » « A ton papa, je lui donnerai un coup de poing sur le nez », a dit Eudes. « Essaye un peu », a dit Geoffroy et Eudes a essayé sur Geoffroy. Le nez de Geoffroy était drôlement rouge avec tout ce qu'il avait reçu pendant la récré. Le Bouillon est arrivé en courant. « Vous n'avez pas fini de vous battre ? », il a demandé : « M'sieur, m'sieur, a dit Geoffroy, vous me les rendez, dites ? » « Mon petit ami, a dit le Bouillon, regardez-moi bien dans les yeux. Quand je dis quelque chose, ce n'est pas pour rire. Ces patins sont dangereux, je ne veux pas que vous jouiez avec. Je ne veux pas que vous rentriez chez vous avec des genoux ensanglantés. Les patins vous seront rendus à la fin de la classe, pas avant. » Et il est allé sonner la fin de la récré.

Geoffroy ne les a pas eus, les patins, à la fin de la classe, parce que le Bouillon était à l'infirmerie. Il paraît qu'après la récré, il était tombé dans la cour et il s'était fait très mal au genou.

NICOLAS.

A VOS CAMÉRAS !

SIMPLE rappel : vous savez, depuis notre dernier numéro, que « Pilote » vous propose de participer, pendant l'été qui s'annonce, à un concours de photographies.

Nous classerons vos envois en trois catégories :

1. Photos reportages (personnalités rencontrées en vacances, événements, etc.).
2. Photos comiques, humoristiques.
3. Photos de nature (paysages, objets, fleurs, fruits, etc.).

Chaque semaine sera publiée la meilleure photo de chaque catégorie : elle vaudra à son auteur un abonnement d'un an à « Pilote ».

A vos caméras !

MARCEL FORT :

Bon pied, bon œil



En attendant nos numéros de vacances, voici encore un jeu que vous pouvez pratiquer aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. Baptisons-le « Bon pied, bon œil », si vous le voulez bien.

Pour commencer, déchaussez-vous et alignez-vous comme des soldats qu'on passe en revue. C'est l'un de vous qui passe cette revue en observant bien les pieds de chacun.

Après quoi, toujours alignés (mais pas dans le même ordre), tous s'allongent sur le dos et corps et têtes sont recouverts de couvertures ; seuls les pieds sont apparents.

Si vous jouez à l'extérieur (sur une plage, par exemple), vous pouvez recouvrir les corps de sable et les têtes de serviettes de bain.

Le jeu consiste, alors, pour « l'examineur », à reconnaître les pieds de chacun. Chaque fois qu'il devine juste, il marque un point. Chaque fois qu'il se trompe, il ne marque rien.

Après quoi, il fait partie des « examinés » et l'un des « examinés » devient « examinateur ».

En fin de jeu, on fait le décompte des points et l'on sacré le « champion du pied ».

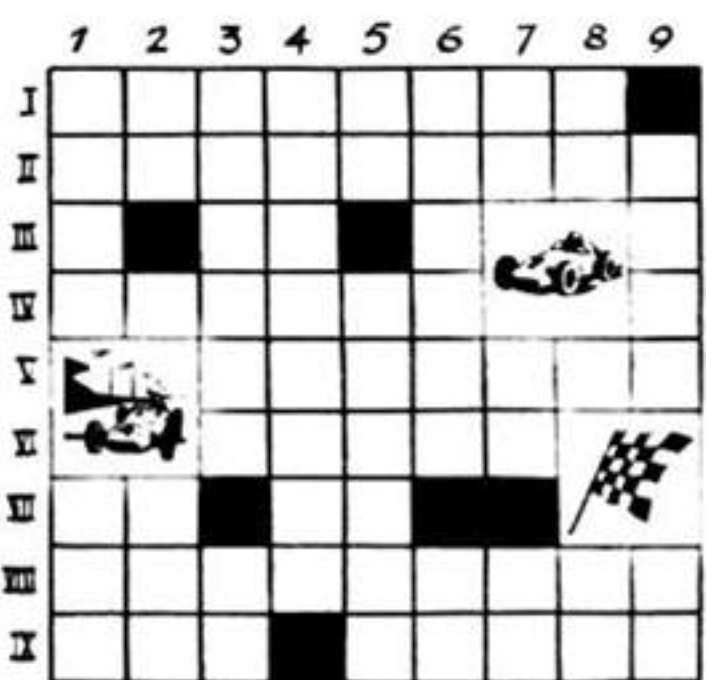
Un conseil : vous pouvez corser l'affaire (et la rendre encore plus drôle) en demandant, par exem-

NOS MOTS CROISÉS : Les 24 heures du Mans

Horizontalement : 1. A l'origine, couraient au Mans des voitures dites de... — 2. Pour les voitures, elles s'appellent des châssis. — 3. Le milieu d'un dérapage. — 4. Le bon conducteur sait toujours trouver le bon pour faire tourner son moteur. — 5. Publication d'un ouvrage. — 6. Celles que l'on voit sur le visage des femmes des pilotes des 24 Heures du Mans sont dues plus aux craintes qu'elles éprouvent pour leurs maris qu'à la vieillesse. — 7. Deux lettres du prénom de Stirling Moss. — 8. Deux lettres de stage. — 9. Ainsi apparaissent les lumières des phares des voitures qui sillonnent, la nuit, le circuit des 24 Heures du Mans. — 10. Ancienne capitale d'un pays dont de nombreux coureurs sont originaires. — 11. Il est porté à la santé des vainqueurs des 24 Heures du Mans.

Verticalement : 1. En avoir un d'avance sur ses concurrents (et le conserver) tel est le but de tous les pilotes qui concourent aux 24 Heures du Mans. Titre donné parfois aux plus grands coureurs automobiles d'Angleterre. — 2. Reste. La course des 24 Heures du Mans en fait un sévère parmi les voitures engagées. — 3. C'est celui de l'automobile de tourisme qui bénéficie des efforts que l'on impose aux voitures de course pendant le circuit du Mans. — 4. Phonétiquement : les vainqueurs des 24 Heures du Mans en sont, en quelque sorte. —

4. Les pilotes des 24 Heures du Mans comptent autant sur celle de leurs réflexes que sur celle de leurs voitures. — 5. Début d'itinéraire. Ce ne sont pas des voitures de ce type qui courent au Mans. — 6. Le coup d'aile des pilotes des bolides du Mans en demande beaucoup pour qu'ils puissent conduire aux vitesses élevées qu'ils atteignent. — 7. Deux lettres d'embrayage. — 8. Deux voyelles muettes. — 9. Les mécaniciens apportent tout le leur à la préparation des voitures qui vont courir aux 24 Heures du Mans. — Abréviation religieuse.



SI VOUS AVIEZ VÉCU AU TEMPS D'AGAMEMNON (8)

par Renée Pascal

LES vacances approchent. Vous n'aurez sans doute plus envie de consacrer vos loisirs au déchiffrement des écritures anciennes. Nous interrompons donc aujourd'hui notre expérience « mycénienne ». Rien ne vous empêche, d'ailleurs, si vous n'avez encore jamais lu « L'Iliade », de vous procurer la traduction à laquelle nous avons emprunté les quelques passages publiés ici. Elle est due à Paul Mazon et publiée aux Editions « Les Belles Lettres » et « Les Grecs, autoportrait d'une civilisation », ouvrage passionnant, paru chez Arthaud, en donne de larges extraits. Voici donc, pour aujourd'hui la traduction complète des précédents épisodes.

1) Chante, déesse, la colère d'Achille, le fils de Pélée ; détestable colère, qui aux Achéens valut des souffrances sans nombre et jeta en pâture à Hadès tant d'âmes fières de héros, tandis que de ces héros mêmes elle faisait la proie des chiens et de tous les oiseaux du ciel, pour l'achèvement du dessein de Zeus. Pars du jour où une querelle divisa le fils d'Atrée, protecteur de son peuple, et le divin Achille.

2) Qui des dieux les mit donc aux prises en telle querelle et bataille ? Le fils de Lété et de Zeus. C'est lui qui, courroucé contre le roi, fit par toute l'armée grandir un mal cruel, dont les hommes allaient mourant ; cela, parce que le fils d'Atrée avait fait affront à Chryses, son prêtre. Chryses était venu aux fines neufs des Achéens, pour racheter sa fille, porteur d'une immense rançon et tenant en main, sur son bâton d'or, les bandelettes de l'archer Apollon.

3) Et il suppliait tous les Achéens, mais surtout les deux fils d'Atrée, bons rangeurs de guerriers : « Atrides, et vous aussi, Achéens aux bonnes jambières, puissent les dieux, habitants de l'Olympe, vous

donner de détruire la ville de Priam, puis de rentrer sans mal dans vos foyers ! Mais, à moi, puissiez-vous aussi rendre ma fille ! Et pour ce, agréez la rançon que voici, par égard pour le fils de Zeus, pour l'archer Apollon. » Lors tous les Achéens en rumeur d'acquiescer : qu'on ait respect du prêtre ! que l'on agrée la splendide rançon ! Mais cela n'est point du goût d'Agamemnon, le fils d'Atrée.

4) Brutalement, il congédie Chryses ; avec rudesse, il ordonne : « Prends garde, vieillard, que je ne te rencontre encore près des neufs creuses, soit à y trainer aujourd'hui ou à y revenir demain. Ton bâton, la parure même du dieu pourraient alors ne te servir de rien. Celle que tu veux, je ne la rendrai pas. La vieillesse l'atteindra auparavant dans mon palais, en Argos, loin de sa patrie, allant et venant de-

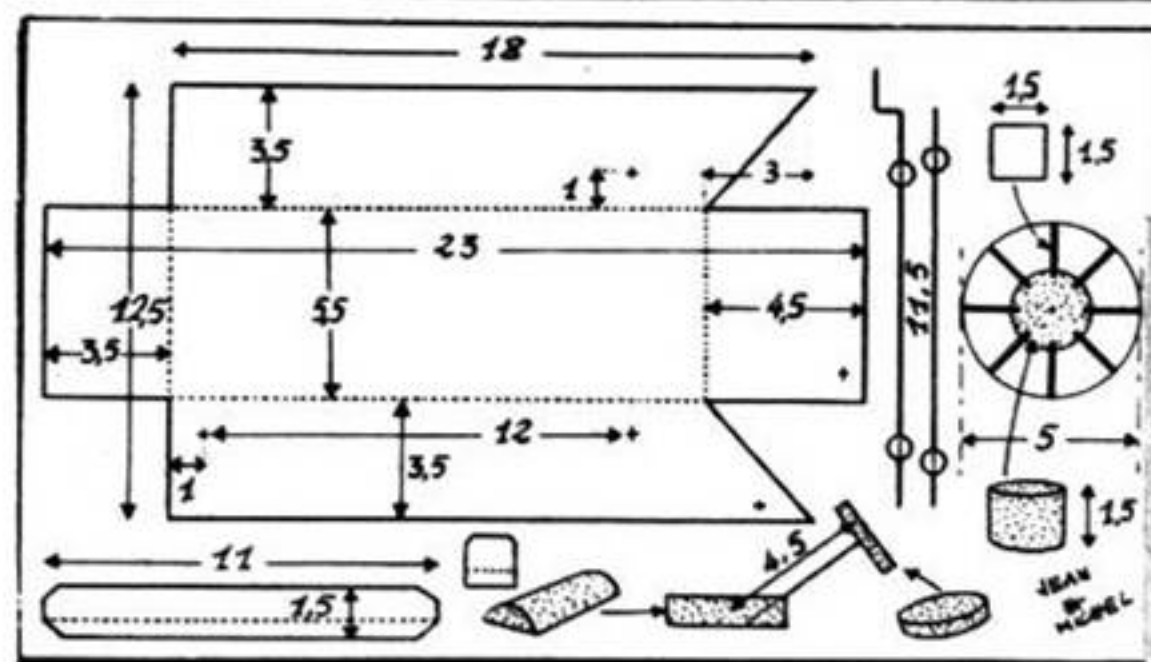


vant le mettre et, quand je l'appelle, accourant à moi. Va, et plus ne m'irrite, si tu veux partir sans dommage. » Il dit, et le vieillard, à sa voix, prend peur et obéit. Il s'en va en silence, le long de la grève où bruit la mer.

5) Neuf jours durant, les traits du dieu s'envolent ainsi à travers l'armée. Le dixième jour, Achille appelle les gens à l'assemblée... Lors donc que tous sont là, Achille aux pieds rapides se lève et leur dit : « Fils d'Atrée, j'imagine que nous allons bientôt, rejetés loin du but, retourner sur nos pas — du moins, si nous pouvons échapper à la mort : guerre et peste frappant ensemble finiront par avoir raison des Achéens ! Allons, interrogeons un devin ou un prêtre — ou un interprète de songes : le songe aussi est message des dieux. C'est Zeus qui nous dira d'où vient ce grand courroux de Phœbus Apollon... Et nous verrons alors s'il répond à l'appel du fumet des agneaux et des chèvres sans tache, et s'il veut bien, de nous, écarter le fléau. »

Voilà. Aviez-vous bien travaillé... tout en vous amusant ?



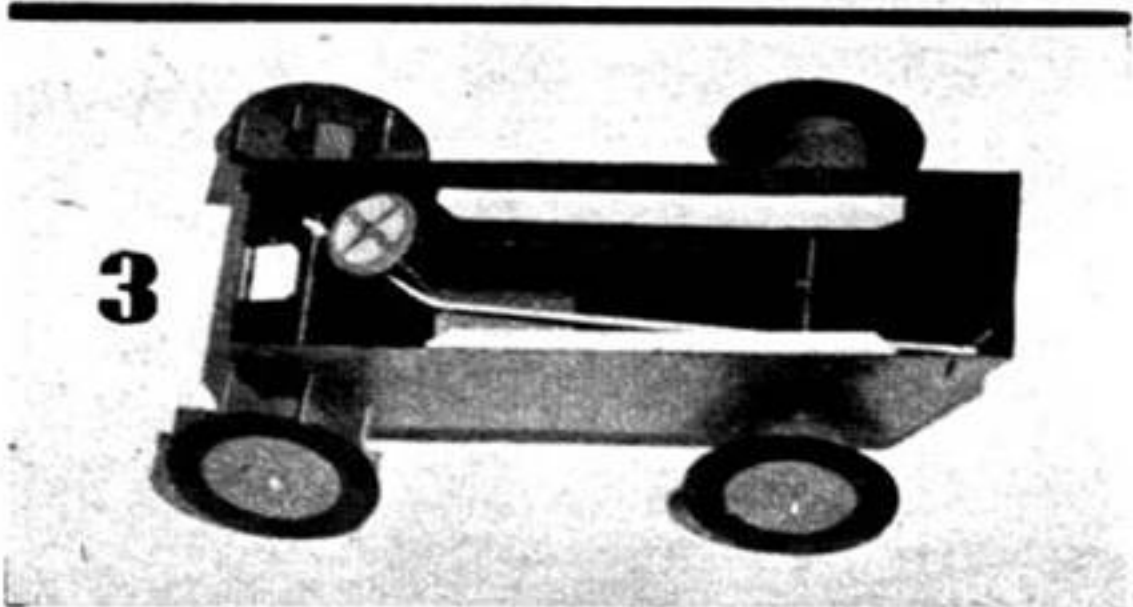
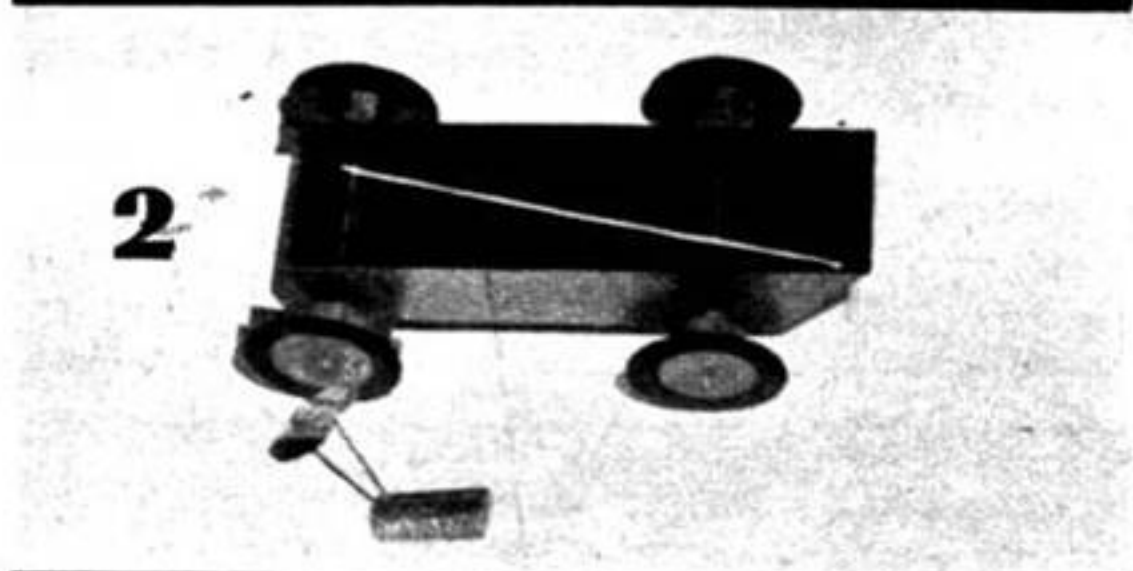
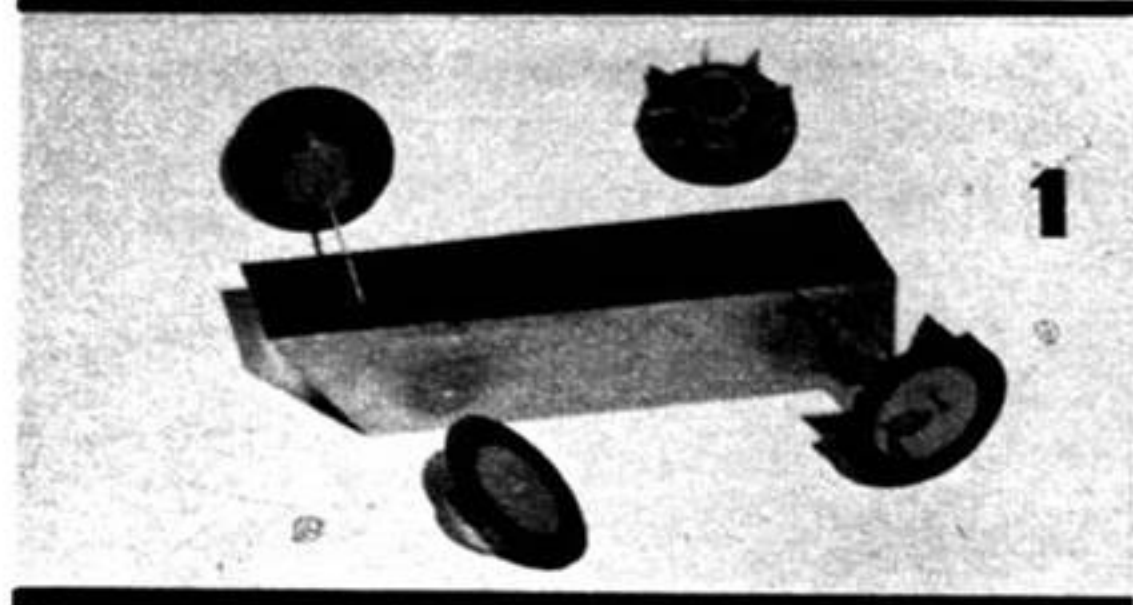


les SELF-JOUETS de JEAN * MICHEL



Ne riez pas de mon casque !... Je n'ai pas trouvé le vrai. Peu importe ! L'armée des commandos acceptera quand même ma nouvelle péniche amphibie. Voyez si Jean-Pierre Manche a l'air sûr de sa machine. Elle marche aussi bien dans la baignoire (grâce à ses roues à aubes) que sur le sol. Donc, sur route, une flaque d'eau ne lui fait pas peur.

En haut, à gauche, j'ai tracé, pour vous, le plan « secret » (bien sûr !) de notre machine à exécuter en carton. Examinez le montage (figure 1) : roues de carton, demi-bouchons de liège, perles aux axes des roues. Découpez et emboîtez les aubes (en papier à dessin) dans les bouchons fendus des roues motrices arrière. Fixez (figure 2) à l'axe arrière, un élastique maintenu à l'avant par une épingle piquée dans la coque. Faites le moteur factice avec un demi-bouchon surmonté du



PÉNICHE AMPHIBIE

volant en rondelle de bouchon piqué dessus par un fil de fer. N'oubliez pas les banquettes en carton (3) et peignez le tout en kaki (à la peinture cellulosique pour imperméabiliser le véhicule). Enfin, enroulez l'élastique autour de l'axe arrière pour propulser la péniche amphibie.

Je vous signale que, si vous faites dépasser légèrement les ailettes du bord extérieur des roues arrière, votre péniche sera également « tous terrains ». En somme, une péniche-tank amphibie. Quel engin, tout de même !



JEAN-PIERRE MANCHE

Notre Concours du "ZOO CROQUIS"

VOUS connaissez, maintenant, notre nouveau concours du « Zoo croquis ». Il s'agit, vous le savez, de deviner le nom d'un animal dont nous publions la description écrite par un grand écrivain, Jules Renard, spécialiste de ce genre de portraits animaliers.

Cette même description, votre ami Jean-Paul la donne également au cours de « Champion », l'émission pour les jeunes de Radio-Luxembourg, diffusée chaque jeudi après-midi. Donc, ce jeudi 23 juin, au cours de sa rubrique : « Les jeunes amis des animaux », Jean-Paul donnera de 13 h 40 à 13 h 50, aux auditeurs de Radio-Luxembourg et dimanche prochain, à 13 h 30 aux auditeurs de Radio-Monte-Carlo, le portrait que nous publions ci-dessous :

Grognon, mais familier comme si nous l'avions gardé ensemble, TU fourres le nez partout et TU marches autant avec lui qu'avec les pattes.

TU caches, sous des oreilles en feuilles de betterave, TES petits yeux cassis.

TU es ventru comme une groseille à maquereau.

TU as de longs poils comme elle, comme elle, la peau claire et une courte queue bouclée.

... Les méchants disent que, si rien ne TE dégoûte, Tu dégoûtes tout le monde et que TU n'aimes que l'eau de vaisselle grasse.

Mais ils TE calomnient.

Qu'ils TE débarbouillent et TU auras bonne mine.

TU te négliges par leur faute.

Comme on fait ton lit, TU te couches, et la malpropreté n'est que ta seconde nature.

A vous, maintenant, de deviner de quel animal il s'agit, de le dessiner en couleurs en lui donnant les traits de caractère que lui a prêtés Jules Renard et de nous envoyer votre dessin.

Chaque semaine, de magnifiques boîtes Caran d'Ache (Prismalo et Néocolor) récompenseront les vingt meilleurs envois sélectionnés par un jury constitué par les dessinateurs de « Pilote ».

La semaine dernière, vous l'avez certainement deviné. — notre animal était le dindon.



JEAN-PAUL ROULAND : Possible ou impossible ?

B IEN sûr, il est parfaitement possible, et même recommandé de lire « Pilote », et si je bricole (rarement), je joue aussi (très mal) du piano. Et pourtant, sur l'une de ces photos, il y a quelque chose d'impossible. Sur laquelle ? (Voir la solution en page 31.)



Pierre Du Rififi chez Bellemare : les Dactylos



C'est dans une atmosphère de corrida que l'inspecteur Robillard arrive à la « Société des Renards Associés » où un vol vient d'être commis. Les esprits s'échauffent.



A 9 heures, le directeur avait laissé une somme d'argent sur le bureau des dactylos, pour régler une facture. Or, l'argent a disparu. Robillard commence l'enquête.



Les nommées Florence et Chantal s'accusent mutuellement du vol. Celle qui est arrivée la première est évidemment la coupable. Mais, quelle est l'employée indécise ?



Après trois heures d'interrogatoire, les deux présumées coupables sont libérées sans que Robillard soit parvenu à établir la culpabilité de l'une ou de l'autre.



Pas d'accord inspecteur Robillard!

D'accord inspecteur Robillard ! Ces deux furies sont redoutables. Mais n'oubliez pas que l'une se défend d'un vol commis par l'autre. Laquelle ? Ouvrez vos yeux, inspecteur et vous le saurez... à moins que vous ne regardiez page 31...



Michel TANGUY



DESSINS : **UDERZO**

TEXTE : **J.M. CHARLIER**

RESUME. — Le pilote Saint-Héliar, en perdition, est attaqué par l'un des mystérieux pilotes étrangers qui recherchent une fusée secrète tombée dans l'Anti-Atlas.



DÉSOLÉ, COLLÈGUE!...
MAIS LES ORDRES SONT
LES ORDRES!... FEU!!!

RATATATATA



MAIS! IL ME
TIRE DESSUS!...
OH!

TCHRRRAACC



INSTINCTIVEMENT, SAINT-
HÉLIAR A PLONGÉ DE
CÔTÉ, ÉVITANT DE
JUSTESSE LA RAFALE
MORTELE QUI ZÈBRE
LA SURFACE GELÉE
DU LAC...



RATÉ!!! ET J'AI FAÏLLI M'ÉCRASER
SUR LA PAROI!... PAS FACILE D'AJUSTER
CORRECTEMENT SON TIR DANS CE NID
À "TROUS D'AIR"!... IL FAUT QUE J'EN
FINISSE!... ET VITE!...



IL... IL NE M'A PAS ATTEINT!... MAIS
IL VA REVENIR!... BON SANG!... IL
FAUT QUE J'ESSAIE D'ATTEINDRE
LE BORD DU LAC ET UN ABRI
AVANT QUE CET ASSASSIN NE
REMETTE ÇA!... ET... ET AVEC CE
MAL DES MONTAGNES, IMPOSSIBLE
DE COURIR VITE...

TCHIAOOUUUU

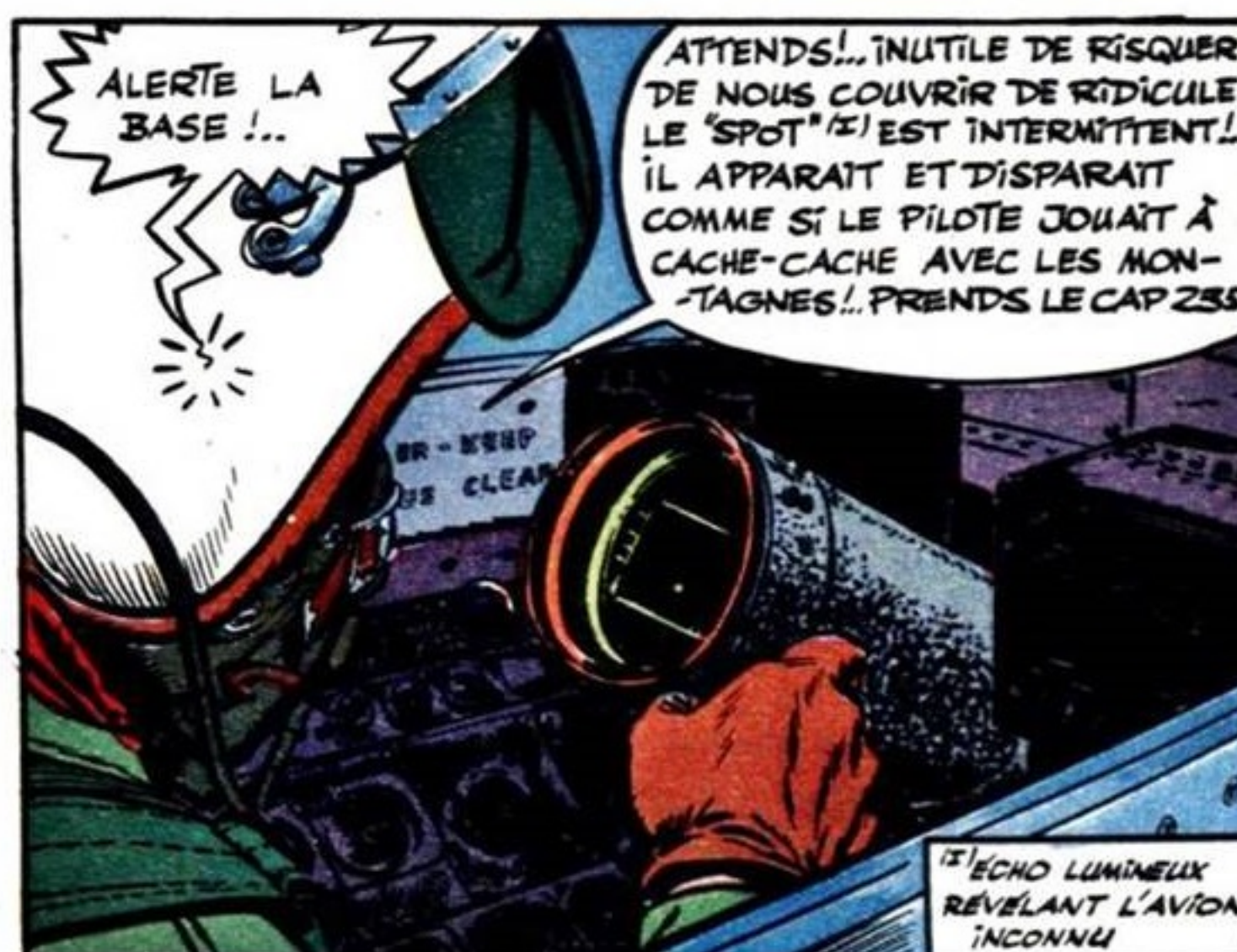


AU MÊME INSTANT, À QUELQUES
KILOMÈTRES, LE T-33 MONTE
PAR MICHEL TANGUY ET
LAVERDURE, CROISE À FAIBLE
ALTITUDE... LE RADAR DE
BORD DE L'AVION EST ALLU-
-MÉ ET FOUILLE LE CIEL
ENVIRONNANT... ET SOUDAIN...

?!? OH!...RADARISTE
AU PILOTE!... J'AI UN ÉCHO
LUMINEUX SUR MON ÉCRAN!...
IL Y A UN ZINC EN
VOL, TOUT PRÈS
D'ICI!...

UN ZINC?...AUCUN
AVION AMI NE S'EST
SIGNALÉ DANS LE SECTEUR...
...BON SANG! TU PEUX
LE LOCALISER?... ON VA
ALLER LE REGARDER
SOUS LE NEZ!...

OR-34



ALERTE LA
BASE!...

ATTENDS!...INUTILE DE RISQUER
DE NOUS COUVRIR DE RIDICULE!
LE "SPOT" (1) EST INTERMITTENT!...
IL APPARAÎT ET DISPARAIT
COMME SI LE PILOTE JOUAIT À
CACHE-CACHE AVEC LES MON-
-TAGNES!...PRENDS LE CAP ZSS!

(1) ÉCHO LUMINEUX
RÉVÉLANT L'AVION
INCONNU



LE "JET" QUE VIENT DE LOCALISER
LE RADAR DU T-33 EST EN EFFET
LANCÉ DANS UNE MORTELLE PARTIE
DE CACHE-CACHE, ET LA PROIE QU'IL
TENTE D'ABATRE N'EST AUTRE
QUE LE MALHEUREUX ST HÉLIAR...

LE... LE REVOILÀ...
IL FAUT QUE JE ME
JETTE À NOUVEAU
À PLAT-VENTRE!...

RATATATATA



MAIS, HALETANT ET ÉPUISÉ, ST HÉLIAR
N'A PAS ESQUIVÉ ASSEZ VITE, ET...

**OW!...
T...TOUCHÉ!**

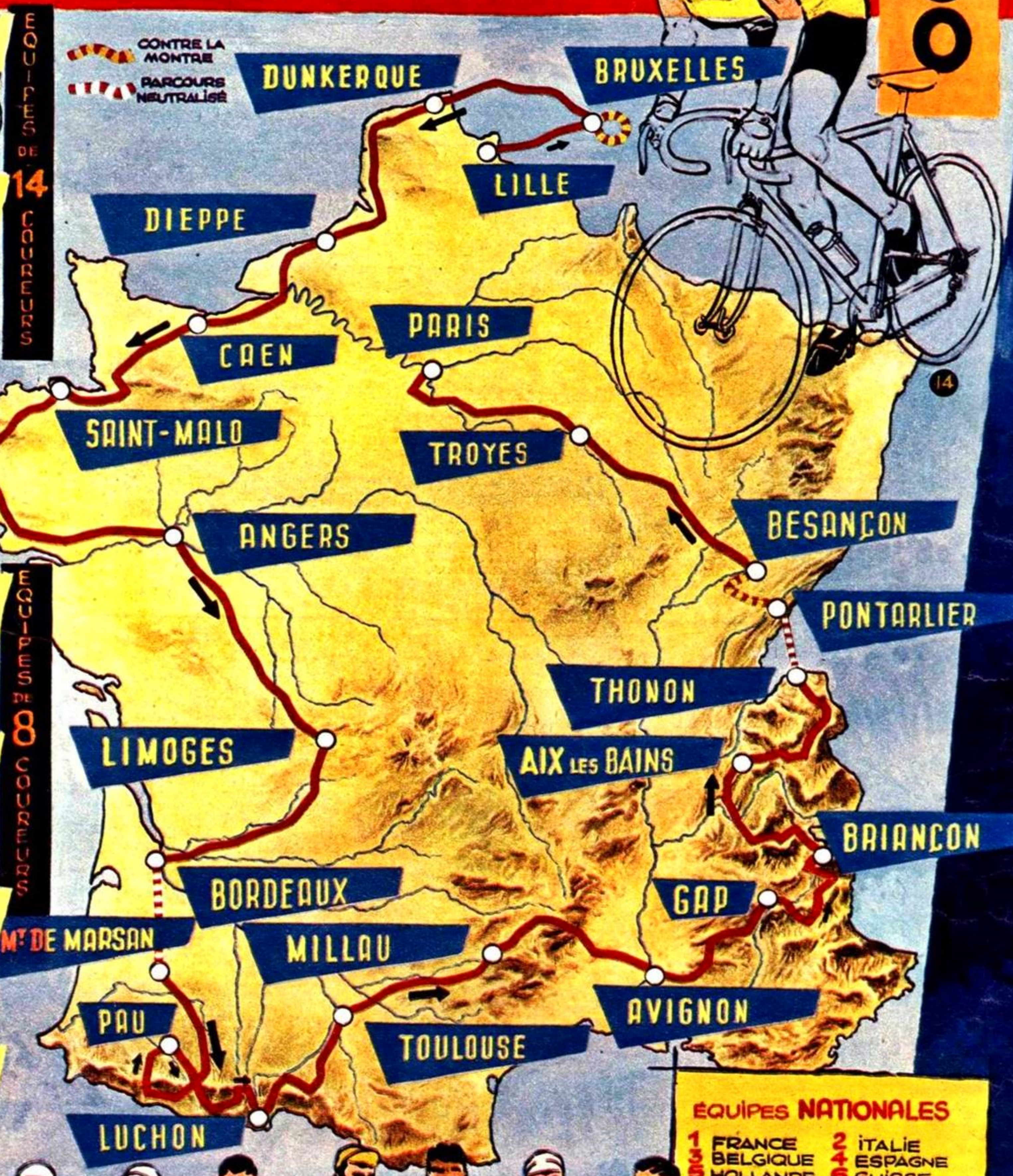
1960

LES 13 EQUIPES
ET LA COULEUR
DES MAILLOTS :

LE TOUR



CONTRE LA
MONTRE
PARCOURS
NEUTRALISE



QUELQUES
AUTRES
MAILLOTS QUE
L'ON PEUT VOIR
(EVENTUELLEMENT)
DANS LE PELOTON.



EQUIPES NATIONALES

- | | |
|-------------------|-------------|
| 1 FRANCE | 2 ITALIE |
| 3 BELGIQUE | 4 ESPAGNE |
| 5 HOLLANDE | 6 SUISSE |
| 7 INTER-NATIONS | 8 ALLEMAGNE |
| 9 GRANDE-BRETAGNE | |

EQUIPES REGIONALES

- | |
|----------------------|
| 10 ILE-DE-FRANCE |
| 11 OUEST-SUD-OUEST |
| 12 NORD-EST |
| 13 CENTRE-MIDI |
| 14 MAILLOT JAUNE |
| 15 MAILLOT VERT |
| 16 HOLLANDE |
| 17 ITALIE |
| 18 LUXEMBOURG |
| 19 FRANCE |
| 21 BELGIQUE |
| 22 ESPAGNE |
| 20 CHAMPION DU MONDE |

CHAMPION
NATIONAL

J. DEBAILLON

Le télégramme ci-contre dit assez notre consternation quand fut connue la nouvelle d'un forfait possible de notre champion. Que devions-nous faire ? Roger Rivière nous dictait la réponse. Comme lui, nous avons voulu croire jusqu'au bout... C'est pourquoi nous avons choisi de publier l'article qu'il nous avait laissé avant de partir pour Milan. Si Rivière a renoncé, cet article sera le pathétique témoignage d'un rêve brisé.

NOUS voici à pied d'œuvre : le départ du Tour de France sera donné à Lille, dans trois jours. Ma valise est déjà bouclée, mes trois vélos en état de marche au service des courses de la maison Rapha-Gitane. Dans mes bagages, j'emporte l'équipement indispensable au coureur du Tour de France, c'est-à-dire une vingtaine de culottes de course doublées de peaux de chamois, vingt-trois paires de soc-



SI RIVIERE PART...
...P. Chany, notre envoyé spécial (à g.), recueillera pour vous ses confidences sur le Tour

quettes (une paire par étape), des sous-vêtements de laine, trois paires de chaussures et un survêtement. La valise de mon seigneur Minasso n'est pas moins encombrée. Elle contient des onguents, de l'alcool, de l'eau de Cologne, des boîtes d'aliments conden-

RIVIÈRE : "j'ai vraiment souffert!"

sés et survitaminés, sans parler du nécessaire pharmaceutique. Durant le Tour de France, la vie du coureur est strictement minutée : lever, petit déjeuner, massage, course, douche, massage, repos, diner, sommeil... et cela durant vingt-trois jours ! Afin de meubler mes soirées, je ferai suivre un petit poste à transistors. Après l'étape, j'écouterai un

dans le col du Gavia où le Normand se trouva menacé par Gastone Nencini. Je compte sur eux pour assurer le contact avec Bahamontes dans les trois grandes étapes de montagne.

ANQUETIL ME REND SERVICE

A Reims, lors du Championnat de France, j'ai rencontré Marcel Bidot.

DERNIÈRE MINUTE : Le 19 juin, une demi-heure avant de boucler ce numéro, alors que la veille nous avions cherché en vain à joindre notre ami au téléphone, nous parvient ce télégramme de Cologne, signé Roger Rivière.

COMPRENDS VOTRE AFFOLEMENT - STOP - AI VRAIMENT SOUFFERT, MORALEMENT - STOP - DÉFAITE DE MILAN ME POURSUIT - STOP - MAIS N'INTERVIENDRA PAS DANS MA DÉCISION - STOP - NE PEUX VRAIMENT RIEN DIRE AVANT AVOIR VU MÉDECIN LUNDI - STOP - ESPERE DE TOUT CŒUR PARTIR - STOP - FAITES PARAÎTRE ARTICLE COMME PRÉVU - AMITIÉS A TOUS LES PILOTES, ROGER RIVIERE.

peu de musique et j'entendrai les émissions consacrées au Tour de France. Il est toujours très intéressant d'écouter les radio-reporters et, surtout, l'interview des petits copains ! Je me suis laissé dire que Gino Bartali, en 1948, avait déjoué une offensive parce qu'il avait entendu un de ses adversaires français déclarer ses intentions, la veille, au micro de Radio-Luxembourg !

Depuis la parution du précédent numéro de « Pilote », Marcel Bidot a complété l'équipe de France. Celle-ci a fort belle allure, chacun s'accorde à le reconnaître. La présence de Cazala, François Mahé, Stablinski, Everaert, Privat, qui sont des routiers solides et consciencieux constitue un garant d'homogénéité. L'an passé, l'équipe de France avait subi le joug de Bahamontes et Gaul dans la montagne, parce qu'elle manquait de grimpeurs. Cette fois, nous sommes parés avec Jean Dotto et le jeune Marseillais Louis Rostollan. Ces deux coureurs sont en grande condition. Le premier vient de gagner le Critérium du Dauphiné Libéré. En dépit de ses 32 ans, il reste l'un des meilleurs spécialistes de la montagne. Pour ce qui le concerne, Louis Rostollan a rendu de grands services à Jacques Anquetil durant le Tour d'Italie et, notamment,

Il désirait savoir mon opinion sur l'équipe de France, mon opinion de coureur. Je lui ai répondu ceci : « L'équipe me semble excellente et nous obtiendrons de bons résultats si chacun met la main à la pâte... », puis j'ai posé une question : « Quelles sont les intentions de Mastrotto ? »

Le Pyrénéen est un routier de qualité, très robuste, animé d'une ambition légitime, mais il se montre parfois téméraire et mal inspiré.

— Il m'écouterait, m'a dit Marcel Bidot.

Jose l'espère... mais j'attendrai quelques étapes avant de dormir tranquille !

Ces derniers temps, il y a eu du nouveau : le renoncement de Jacques Anquetil, celui de Gaul et de Van Looy. Ces deux derniers n'étaient pas en condition. Le Belge a trop couru, et le Luxembourgeois ne s'est pas relevé du Tour d'Espagne. En revanche, Anquetil est revenu d'Italie dans une forme splendide ; alors, pourquoi a-t-il renoncé au Tour, direz-vous ?

Parce qu'un coureur n'est pas une machine, et parce qu'il craignait de fléchir durant les dernières étapes du Tour. Enfin, Jacques ne tenait pas à me retrouver dans l'équipe de France. Un fait demeure : Anquetil me rend un grand service ! Son absence me

libère d'un adversaire, car il n'envisageait pas de s'associer à moi. Sans lui, je serai beaucoup plus libre de mes mouvements et de mes décisions...

JE PASSE LA PLUME

La première journée de course nous conduira à Bruxelles, où aura lieu une épreuve contre la montre, sur la distance de 25 kilomètres. Selon que nous aurons terminé par petits groupes ou en peloton la première demi-étape, le maillot jaune ira à un coureur membre de l'échappée matinale, ou à un rouleur spécialiste. Dans cette dernière éventualité, le maillot me reviendra peut-être... mais je ne tenterai rien pour le conserver : c'est seulement après les Pyrénées que le paletot couleur citron devient rentable et solide.

Ne vous affolez pas, donc, si je prends la première place à Bruxelles, et je la perds le lendemain. Cela est prévu dans mon plan de bataille.

Et maintenant, il me reste à céder la place à Pierre Chany, à qui je me confierai jour après jour, et qui sera mon interprète auprès de vous durant quatre semaines. En effet, un règlement particulier au Tour de France interdit aux coureurs de publier des articles. Et quand bien même en aurais-je le droit, que j'en aurais refusé la responsabilité : on n'a pas envie d'écrire après 200 kilomètres de luttés, de coude-à-coude, et de chas-sés-croisés sur la route. On parle plus volontiers... et Pierre Chany sera à mes côtés, le stylo à la main !

A bientôt donc, après mon retour à Paris... avec le maillot jaune, espérons-le...

Rivière



MARCEL BIDOT.

LE TOUR, C'EST ÇA !



Briançon (6 000 habitants) ! De jour en jour les difficultés s'ajoutent aux difficultés : interdiction d'utiliser en ce mois de juillet les grands axes routiers réservés aux vacanciers et aux touristes, problème hôtelier : combien de caravanners, journalistes ou publicitaires, doivent effectuer, après leur travail une centaine de kilomètres pour trouver un toit et un diner ? Faudra-t-il en arriver, comme les gens du cirque, à déplacer un immense caravaning et prévoir son propre ravitaillement ? L'idée est déjà dans l'air.

QUATRE CENTS SUIVEURS OFFICIELS

Pourquoi tant de problèmes ? Parce que le Tour est un événement, l'événement de juillet, c'est le grand rendez-vous que l'on ne veut pas manquer et les suiveurs le constatent chaque année en assistant à l'enthousiasme populaire que déclenche son passage.

D'autre part, les organisateurs cherchent à atteindre la perfection. D'année en année, la caravane s'enrichit de nouveaux suiveurs officiels. Pour Jacques Goddet et Félix Léviton, directeur et directeur adjoint de la course et leurs collaborateurs, il s'agit de faciliter au maximum la tâche de tous les participants : les coureurs ne

doivent avoir aucun problème, uniquement celui de pédaler entre le départ et l'arrivée de l'étape. Les journalistes voient aussi leur tâche facilitée avec la mise en place d'une salle de presse remarquablement organisée, la présence de techniciens des P.T.T. chargés de leur donner rapidement des circuits pour le téléphone, la radio ou la téléphoto. C'est pourquoi près de quatre cents suiveurs officiels appartenant à l'organisation suivent le Tour. Rien que pour les coureurs, ils sont plus d'une centaine : un soigneur et un mécanicien pour quatre coureurs, deux managers, treize directeurs sportifs, une trentaine de commissaires, juges à l'arrivée, chronométrateurs. Une dizaine de médecins et d'infirmières suivent ou précèdent également la course à bord de deux voitures légères, de quatre ambulances et d'un hélicoptère : une urgence peut nécessiter le transfert rapide d'un blessé (coureur, suiveur ou spectateur). Avec l'hélicoptère, c'est une question de minutes : un appel radio, et en quelques instants le blessé est sur la table d'opération de l'hôpital le plus proche, prévenu également par radio.

Car maintenant, la radio joue un très grand rôle dans le Tour. « Radio Tour » permet à Jacques Goddet et à ses collaborateurs de rester en liaison constante avec l'ensemble de la caravane qui est parfois séparée par plusieurs dizaines de kilomètres. Chaque véhicule suiveur (y compris les motos) est doté d'un récepteur. Micro en main, dans sa voiture découverte, Jacques Goddet fait penser à un général d'unité motorisée réglant chacun des mouvements de son immense convoi.

IL EST STRICTEMENT INTERDIT

LE Tour de France rapporte ! Le total des prix et des primes officiellement distribués par les organisateurs aux coureurs, atteindra en effet, pour le

Tour 1960, plus de 550 000 NF, soit 55 000 000 de Francs légers. Mais si les coureurs peuvent amasser une petite fortune pendant la grande épreuve, ils s'exposent



DIMANCHE 26 JUIN, à 10 h 15, à Hellemmes, faubourg de Lille, 134 coureurs prendront le départ du 47^e Tour de France cycliste, et connaîtront de dures épreuves, comme celles qu'illustrent nos photos : la chute brutale quand les concurrents vous dépassent, ou l'épuisement qu'un camarade compatissant tente de vaincre en vous prêtant son bidon. 134 coureurs, mais les précédents, les accompagnant, les suivant, près de 1 500 détenteurs des différents macarons officiels effectuent également ce long périple de plus de 4 200 kilomètres.

LE GRAND CIRQUE A GODDET

L'on a souvent comparé le Tour de France à un cirque, « le grand cirque à Goddet », il y a du vrai dans cette formule, mais avec cette différence sur les gens du voyage que le Tour n'a pas encore sa totale autonomie. Le cirque voyage de nuit, possède son propre logement et ne nécessite qu'un seul emplacement : celui du chapiteau. Le Tour mobilise les routes pendant de longues heures, dépend des villes traversées pour son logement et son fonctionnement : imaginez un peu ce que peut être l'arrivée de cette immense caravane à Luchon (4 000 habitants) ou à



ANDRÉ BOURRILLON : "salut les copains !"

Il est exact que ce 13^e Tour de France, que je vais entreprendre cette année, m'inquiète un peu.

Votre ami « Boubou » n'est pourtant pas superstitieux, mais ce chiffre 13 ne m'a jamais porté bonheur...

Remarquez qu'il ne m'a jamais, non plus, porté malheur !

LA CHASSE A "BOUBOU"

Vous tous qui serez sur le passage des géants de la route, vous verrez sans doute, dans sa superbe voiture aux couleurs de « Pilote », notre envoyé spécial et ami André Bourrillon. Armez-vous d'un appareil photographique et prenez des clichés de lui et de sa voiture, en le faisant poser s'il en a le temps, ou à l'improviste, comme un vrai reporter-photographe. Les dix meilleures photos — les plus drôles ou les plus inattendues — vaudront à leurs auteurs un abonnement d'un an à « Pilote ». Bon Tour ! Bonne chasse !

Pourtant mon père, Paul Bourrillon, qui fut, à l'époque héroïque du cyclisme, trois fois champion du monde de vitesse (1898-1899 et 1900), avait débuté dans la carrière un vendredi 13, à 13 ans, en 1893.

Papa Bourrillon gagna, qui plus est, 93 grands prix cyclistes et fit ses débuts à l'Opéra-Comique, en 1913, comme ténor, dans le rôle de Faust.

Mon fils Alain (l'aîné) vient d'avoir 13 ans, et Christophe (le dernier) dort à peu près 13 heures par jour. Je devrais donc me féliciter d'accomplir, pour « PILOTE », cette année, mon 13^e Tour de France. Et pourtant, je le répète, je suis un peu inquiet ! Que devrais-je dire alors si je portais le dossard N° 13, si j'étais le coureur arborant ce chiffre en noir et blanc sur son maillot. Eh bien, croyez-moi, le dossard N° 13 est beaucoup plus détesté que moi ! Pourquoi ? parce qu'il n'attache aucune importance à ce fait bien précis qu'un chiffre est bénéfique ou qu'un autre ne l'est pas.

A ce propos, je voudrais vous expliquer quelques petits trucs du Tour de France, et surtout l'état d'esprit de

certains géants de la route que je connais bien pour les avoir suivis, les avoir vus souffrir.

Vous avez d'abord le coureur gai, style Le Dissez (facteur de son métier) qui prend son congé annuel pour pédaler pendant 5.000 kilomètres.

Le Dissez m'a toujours surpris par son éternel sourire. C'est le boute-en-train de l'équipe de Paris.

Son accent de Belleville, son éternel moral au beau fixe lui ont valu le surnom de « M. la Joie ».

Cet extraordinaire personnage filiforme, 1,80 m, sans un pouce de graisse, d'apparence frêle, m'a confié au micro de Radio-Luxembourg, à l'arrivée de l'étape de l'Isoard, et alors que, sincèrement, nous avions tous souffert de la chaleur, du vertige des descentes à 80 à l'heure :

« Eh ben, quoi, c'est pas la mer à boire !... »

Mon reportage fut complètement changé dans l'esprit car non seulement ce garçon avait, pendant la course, remonté le moral de ses équipiers en détresse mais encore, en dépit

Vous avez ensuite le coureur triste : celui qui ne sourit jamais et se refuse à toute déclaration, le « Buster Keaton » du cyclisme, en quelque sorte.

Alors, celui-là livre non seulement une bataille la nuit précédant l'étape mais arrive à l'appel complètement transfiguré : les paupières encore lourdes de sommeil, la bouche pâteuse, les lèvres molles, il offre aux spectateurs la triste vision d'un homme qui n'ira pas jusqu'au bout. On le croit menacé de crise de foie ou bourré de drogues mystérieuses. Eh bien, non ! Cet homme (permettez-moi de livrer quelques noms), style Anquetil, Charly Gaul, Baldini, Gino Bartali, Brambilla, René Vietto, — que d'années glorieuses du Tour en ces six noms — cet homme, disais-je, a déjà parcouru en cauchemar l'étape du lendemain. C'est terrible, mais, en général, ce mal est le mal des pur sang, des super-champions du Tour, des nerveux.

Vous avez aussi le clown du Tour, Mais ne croyez pas pour autant que le fait d'être clown vous permet de pédaler sans souffrir.

Un homme de classe, par exemple, notre ami Roger Hassenforder, peut déridier toute une caravane par une simple boutade. Exemple : au départ d'une très dure étape de montagne, Roger Hassenforder, qui grimpe très mal, avait placé dans les poches de son maillot, placées sur ses pectoraux, quelques très belles oranges et pêches pour son ravitaillement. Comme un commissaire lui faisait remarquer que le ravitaillement devait, en principe, être installé dans les poches arrière du maillot, à la hauteur des reins, Hassenforder répliqua avec beaucoup de logique, et son savoureux accent alsacien :

« Comme tout le monde a pitié de moi et me pousse dans les cols, si je mets les pêches sur mes fesses, je vais manger de la marmelade ! »

(On pousse en prenant appui sur les reins du coureur.)

Ce Tour de France aux mille visages est également une épreuve pénible pour les suiveurs. Je ne cherche pas ici à mettre l'accent sur les difficultés du reportage mais surtout sur le fait que le « suiveur » en réalité « pré-

cède » presque toujours la Grande Boucle.

J'entends par là que l'actualité réclame de la part du reporter radio une telle tension nerveuse, qu'il lui est pratiquement interdit de rouler à vitesse raisonnable sur le parcours.

Mais ceci, si vous le voulez bien, chers amis de « Pilote », fera l'objet de mon prochain bulletin, car je vivrai ou essaierai de vous faire vivre « Le Carnet de bord de ma voiture et moi », tout au long de cet immense ruban de route.



André Bourrillon, envoyé spécial de Radio-Luxembourg et de « Pilote » suivra le Tour dans cette Floride qui se verra de loin !

VOS RENDEZ-VOUS SUR L'ANTENNE

Jeunes Pilotes soucieux de suivre roue par roue les péripéties de la Grande Boucle, voici quels sont les rendez-vous que « Boubou » vous donne sur l'antenne de Radio-Luxembourg, du 26 juin au 17 juillet, durant le Tour de France 1960.

| SEMAINE : | DIMANCHE : |
|------------------|------------------|
| 7 h 45 | 7 h 49 |
| 11 h 30 | 11 h 45 |
| 12 h 20 | 12 h 43 |
| Vers 13 h 15 | Vers 13 h 11 |
| Vers 14 h 30 | 14 h 40 |
| Vers 15 h 30 | 15 h 30 |
| Entre 16 et 17 h | Entre 16 et 17 h |
| Vers 19 h 33 | Vers 19 h 34 |

Félix Léviton, Roger Bastide, Roger Flambart et Robert Desmedt se joindront à André Bourrillon pour vous proposer huit reportages quotidiens sur Radio-Luxembourg. Quatre techniciens, à bord de 4 voitures, les accompagnent dans la Grande Boucle.

de ses propres souffrances, donné à tous un exemple parfait de sportivité et de loyauté.

LA GRANDE BOUCLE en 100 chiffres

LES TROIS POUVOIRS

Comme tout état bien organisé, le Tour de France possède ses trois pouvoirs :

L'EXECUTIF

Le directeur de la course : M. Jacques Goddet. — Le directeur adjoint : M. Félix Léviton. — Le commissaire général : M. Elie Wermelinger. — Le secrétaire général : M. Jean Garnault. — 1 commissaire général adjoint. — 1 chef de caravane publicitaire. — 1 secrétaire général adjoint. — 4 secrétaires. — 2 comptables. — 3 dactylos. — 1 adjoint au chef de caravane publicitaire.

LE LEGISLATIF

1 juge à l'arrivée. — 1 chronométrateur. — 2 chronométrateurs adjoints. — 1 cameraman (chargé de filmer l'arrivée permettant ainsi un classement rigoureux sans ex aequo). — 1 calculateur (donne sur la ligne d'arrivée les moyennes et les différents classements).

LE JUDICIAIRE

4 commissaires internationaux chargés de faire respecter les règlements de l'Union Cycliste Internationale. — 21 commissaires de la Fédération Française de cyclisme, chargés de contrôler la régularité de la course.

LES TROUPES

PERSONNEL AU SERVICE DES EQUIPES

13 directeurs techniques (un par équipe). — 36 soigneurs (un pour 4 coureurs). — 36 mécaniciens (un pour 4 coureurs). — 1 manager général. — 2 managers adjoints. — 1 chef mécanicien. — 1 mécanicien chargé des dérailleurs. — 1 mécanicien chargé des gonfleurs. — 1 mécanicien chargé de la voiture balai. — 1 contrôleur du matériel. — 1 chef économiste. — 2 économistes adjoints. — 1 chef ravitailleur. — 9 ravitailleurs.

SERVICE MEDICAL

1 médecin chef. — 1 médecin adjoint. — 2 infirmières. — 2 infirmières conductrices. — 1 pilote d'hélicoptère. — 1 infirmière de l'air.

SERVICE D'ORDRE ET DE SECURITE

2 officiers de la garde républicaine (suivent la course de bout en bout). — 30 gardes à motos (suivent la course de bout en bout). — 1 commissaire de la police judiciaire (pour assurer la surveillance de l'épreuve et en écarter les indésirables). —

2 inspecteurs de la police judiciaire, assistent le commissaire.

SERVICE D'INFORMATION ET DE PRESSE

1 speaker. — 2 ardoisiers. — Personnel spécialisé de Kléber-Colombes chargé de renseigner le public. — 2 délégués à la presse. — 1 inspecteur des télécommunications. — 6 agents des télécommunications. — 1 inspecteur de la téléphoto. — 3 agents de la téléphoto.

SERVICE FINANCIER

1 trésorier. — 1 caissier. — Personnel de la B.N.C.I. chargé de la banque du Tour.

SERVICES GENERAUX

1 chef de roulage échelon lourd. — 1 chef de garage. — 1 chef mécanicien auto. — 2 hommes chargés des installations aux arrivées. — 5 hommes chargés du fléchage des banderoles.

LE MATÉRIEL

Au personnel pris en charge par l'organisation s'ajoutent :

500 représentants de toutes les formes de presse (y compris leurs chauffeurs et leurs motocyclistes). — Prés de 500 caravans publicitaires.

Pour transporter ces 1 500 personnes (y compris l'organisation), 500 véhicules sont nécessaires, ils se répartissent de la façon suivante :

84 véhicules auto pour l'organisation. — 34 motos organisation. — 1 auto police de la route. — 35 motos police de la route. —

145 autos presse. — 60 motos presse. — 55 véhicules vente. — 100 véhicules caravane publicitaire.

LE NERF DE LA GUERRE

Le budget du Tour 1960 sera voisin d'un total de 2 500 000 nouveaux francs (soit un quart de milliard d'anciens francs).

Environ 550 000 nouveaux francs de prix et de primes. — Frais de séjours, chambres et repas (coureurs et personnel). 450 000 NF. — Matériel des coureurs. 100 000 NF. — Salaire du personnel. 350 000 NF. — Frais de déplacement du personnel. 50 000 NF. — Matériel d'organisation. 100 000 NF. — Matériel roulant. 200 000 NF. — Frais service d'ordre. 100 000 NF. — Assurances. 50 000 NF. — Frais généraux. 500 000 NF.

Les recettes sont assurées d'une part par les subventions des villes-étapes, d'autre part par les recettes publicitaires, le complément étant pris à charge par les journaux organisateurs, nos confrères « L'Equipe » et « Le Parisien Libéré ».

LE RAVITAILLEMENT

Pour vêtir, soigner et équiper les 134 coureurs du Tour de France, vingt tonnes de matériel sont emportées, en majeure partie dans deux grands camions semi-remorque de dix tonnes chacun. Dans le camion magasin placé sous la direction de M. Clément, économiste du Tour, l'on peut, entre autres, trouver :

2 500 maillots. — 2 000 casquettes. — 2 500 affiches. — 300 banderoles. — 40 tables de massage. — 80 draps de massage (pour éviter de salir la literie de l'hôtel). — 600 dossards (5 jeux de change). — 500 gonfleurs. — 200 imperméables. — 600 paires de lunettes. — 6 000 musettes de ravitaillement. — 12 000 bidons. — 134 valises aux numéros de dossards des coureurs.

Dans le camion atelier dirigé par Paul Delay, chef mécanicien du Tour :

1 500 boyaux. — 300 roues. — 300 roues libres avec tous les braquets possibles. — 134 vélos de rechange, et enfin, toutes les pièces détachées existantes pour les différentes marques de bicyclettes utilisées par les coureurs.

Ces deux camions semi-remorques ne sont en réalité que des camions de ravitaillement où viennent s'approvisionner mécaniciens et soigneurs. Chaque équipe possède d'autre part dans ses camionnettes respectives tout un lot de matériel (équipement et pièces de rechange). Chaque voiture de l'organisation est équipée d'une pharmacie pour cas d'urgence.

Enfin le camion balai qui clôture la course, possède un lot de couvertures et de survêtements pour habiller, réchauffer les coureurs qui ont abandonné. Egalement dans le camion balai une grosse corde de trente mètres destinée à être utilisée en cas d'accident de montagne : chute d'un coureur dans un ravin, cette mesure a été prise à la suite de la chute du Hollandais Wim Van Est dans l'Aubisque en 1951.

SOUS PEINE D'AMENDE...

aussi à de fortes amendes et à des sanctions. Amendes et pénalités sont progressives, chaque nouvelle infraction voyant se multiplier l'amende et la pénalité de temps, qui

peut aller jusqu'à la mise hors de course. Nos photos illustrent, ci-dessous, quelques-unes des principales fautes à ne pas commettre. De gauche à droite : Profiter d'un ravi-

taillement organisé (amende 25 NF et 30 m). Insulter les spectateurs (25 NF d'amende). Tirer un adversaire par le maillot (10 NF d'amende et 10 m de pénalisation). Boire dans un récipient en verre (2,50 NF d'amende). Faire une rétropassette sur une voiture (2,50 NF la première fois).



Astérix

DESSINS: **UDRZO** TEXTE: **GOSCINNY**





LE GUERRIER GAULOIS



RESUME. — Les Romains ont bu la potion préparée par le druide Panormix. Cette potion a pour effet de faire pousser les barbes et les cheveux des consommateurs. Caius Bonus, affolé, est obligé de traiter avec les Gaulois.





LES TROIS COUPS DE PIED DU RUGBY

Jusqu'à présent, François Moncla vous a appris à manier un ballon, à le tenir, à le contrôler, à le passer, à le recevoir. La technique manuelle est importante en rugby, mais l'art du coup de pied est tout aussi capital. C'est maintenant aux diverses façons de taper un coup de pied que François Moncla va vous initier.

Le rugby est peut-être le sport le plus complet, car c'est le seul sport d'équipe qui permette de jouer le ballon avec les mains et avec les pieds. Les Britanniques l'appellent toujours « rugby-football » et le jeu au pied a une importance aussi grande que le jeu à la main.

Avoir une bonne technique du coup de pied, autrement dit être un bon botteur, est très important. J'ai personnellement connu dans l'équipe de France des joueurs comme Jean Prat, Michel Vannier, Antoine Labazuy, Pierre Danos, Pierre Lacaze ou Pierre Albaladejo qui ont forcé la victoire par leurs excellents coups de pied. Mais c'est une erreur de croire qu'il suffit d'avoir uniquement un excellent bot-

teur dans l'équipe pour les tentatives de but. Tout le monde doit avoir une bonne technique du coup de pied car c'est un atout important que l'on peut utiliser très souvent au cours d'une partie.

Il y a en rugby trois sortes de coups de pied :

1° le coup de pied de volée, c'est-à-dire qu'on lâche le ballon des mains et qu'on le frappe avant qu'il ne touche terre. C'est le coup de pied le plus utilisé, c'est celui dont on se sert pour décaler en touche ;

2° le coup de pied placé. On pose le ballon sur le sol, autrement dit on le place, et après avoir pris quelques pas d'élan on le frappe. C'est le coup de



A gauche, Antoine Labazuy, demi d'ouverture de Lourdes, place son ballon avec soin pour tenter un but. A droite, Pierre Albaladejo, l'un des meilleurs botteurs actuels, a tapé un coup de pied placé du bout de la chaussure. Il a réussi l'exploit unique, lors du dernier France-Irlande, de passer trois « drops ».



pied habituel, pour les tentatives de but ;

3° le coup de pied tombé, appelé communément « drop-goal » ou plus simplement encore « drop ». Comme dans le coup de pied de volée, on lâche le ballon des mains, mais ici on ne peut le frapper qu'après que le ballon ait rebondi sur le sol. Ce coup de pied est évidemment le plus difficile des trois car le rebond du ballon ovale est toujours capricieux.

A CHAQUE COUP DE PIED SON UTILISATION

Avant d'examiner la technique de chaque coup de pied, signalons que le coup de pied de volée ne peut pas être utilisé dans une tentative de but car

c'est le coup de pied le plus facile. Il donne droit uniquement à des coups de pied de dégagement ou permet d'essayer de tromper la défense adverse en déplaçant le jeu par un coup de pied.

Après une pénalité sifflée par l'arbitre, on peut tenter le but (3 points) soit par un coup de pied placé, soit par un coup de pied tombé.

Le drop-goal est enfin réussi (3 pts) lorsqu'un joueur, sans que l'arbitre ait eu à intervenir, réussit, comme dans un but ordinaire, à faire passer le ballon au-dessus de la barre transversale et entre les poteaux par un coup de pied tombé.

Le drop est une arme redoutable mais très difficile à utiliser. En effet, une tentative de but est faite après que l'arbitre a sifflé une pénalité, donc le buteur prend tout son temps pour placer son coup de pied ; en revanche, une tentative de drop se fait en pleine action, avec des adver-



COUP DE PIED PLACÉ



COUP DE PIED DE VOLÉE

EXCLUSIF



COUP DE PIED TOMBÉ OU « DROP-GOAL »

saires qui s'opposent à la tentative : le buteur n'a donc, en général, qu'une fraction de seconde pour réussir le plus difficile des coups de pied.

Dans l'équipe de France nous avons eu, je vous l'ai dit plus haut, d'excellents spécialistes du drop mais le plus étonnant est sans doute le Dacquois Pierre Albaladejo qui tape aussi bien du pied gauche que du pied droit.

L'an dernier, en nocturne, au Parc des Princes, il permit à Dax de remporter la finale du Challenge Yves du Manoir en réussissant 4 drops, 2 de chaque pied, et Pau fut ainsi battu.

Cette année, dans le dernier match du Tournai contre l'Irlande, il a réalisé trois drops ; c'était la première fois dans l'histoire du rugby qu'un joueur marquait trois drops dans un match international.

Vous voyez, par l'exemple de Pierre Albaladejo, que les coups de pied ont une très grande importance dans le rugby.

Nous allons donc étudier ensemble les diverses manières de taper efficacement dans un ballon.

à la semaine prochaine
prochainement
Moncla

La semaine prochaine :

« LE COUP DE PIED EST UN ART DE PRÉCISION »

UNE AVENTURE DE « L'HOMME A LA VOITURE ROUGE »

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME : Sur l'« Atoll Alpha », les volontaires pour le premier vol interplanétaire subissent un entraînement inhumain. Sous la dure autorité du chef l'Epruvette, Stéphen, « l'homme à la voiture rouge », et son ami Claude Perquet ont déjà connu de cruelles épreuves. Le nouvel exercice annoncé est particulièrement terrifiant. Il s'agit d'étudier la résistance de chacun.

XII

L'HOMME-ROBOT

OUI, bonhomme ! c'est comme ça qu'on arrive à casser la volonté d'un type de mon genre. Que veux-tu que je dise ? la vérité est là, affreuse et presque incroyable quand on y est passé ; on peut tout faire faire à un homme, tout... « question de mise en condition ». Celui qui ne veut pas courber la tête finit par mordre la poussière. Une sorte d'opération de l'âme, tu comprends ?... suffit de retirer de l'âme du plus pacifique des bonshommes cette espèce d'antenne mystérieuse qui indique le chemin du bien et le chemin du mal, pour qu'aussitôt il ne puisse plus s'y reconnaître, qu'il ne soit plus qu'un robot lâché dans la nature, au petit bonheur la chance, comme ça... S'il fait le bien, tant mieux, s'il fait le mal, tant pis... Et quand on en est à ce point où la vie ne compte plus, ni sa propre vie, ni celle des autres... alors bonsoir !... tout est fichu... et pour l'heure, c'était mon cas. J'étais humainement fichu, prêt à n'importe quoi désormais. Que pouvait-il m'arriver qui soit plus grave que de tuer un homme et de n'en avoir pas de remords ?...

Après une chose pareille, le ciel pouvait bien me tomber sur la tête sans qu'aucune réaction de peur ou même d'étonnement ne fasse bouger un seul muscle de mon corps.

Cependant, que je te soulage tout de suite d'un poids ; je ne veux pas que tu me considères plus longtemps comme un criminel. « La Tomate », à l'heure où je te parle, doit se balader quelque part dans un ranch de son Texas natal, d'où il n'aurait jamais dû sortir...

... Oui, l'ordre que l'« Epruvette » m'avait donné de plaquer ma victime sur le carreau, ça faisait aussi partie de l'épreuve, de même que le mannequin de son. C'était pour m'ôter la manie de m'occuper des autres, l'abandon de « La Tomate », c'était pour tuer en moi le remords.

Mais en vérité, aussitôt que la porte s'était refermée derrière moi, l'« Epruvette » en personne avait ramené le gars qui était tombé d'avantage par épuisement que sous la pression de mes doigts.

Tu me diras : « Mais alors, l'« Epruvette » n'était pas un mauvais chasseur, puisqu'il allait ranimer en cachette les types qui tournaient de l'œil... » A quoi je te répondrai que la vie à laquelle il les ramenait était un autre genre de mort qui ne valait pas mieux qu'un assasiner.

Oui, c'est seulement trois jours plus tard que j'ai revu « La Tomate ». Il m'est apparu comme dans un cauchemar, et je vais te raconter comment ; mais avant tout, dis-toi bien que « La Tomate » vivant n'enlevait rien à ce que j'étais devenu. J'ai tout de même cru durant trois jours que je l'avais bel et bien expédié dans l'autre monde, et durant trois jours, le remords ne m'a même pas effleuré... j'insiste là-dessus,

parce qu'en ce qui me concerne, c'est ça qui est important.

Bon ! revenons aux faits : Ce jour-là, l'exercice qui nous attendait était en quelque sorte une des expériences capitales prévues au programme de notre entraînement.

Ça se passait à l'extérieur. Pour la première fois depuis des semaines, nous remontions à la lumière du jour. Rien du paysage lunaire de l'Atoll

ciel comme un défi, ça faisait des semaines que nous nous attendions à la voir surgir. On ne savait où, on ne savait comment, mais on était certain que le moment approchait où elle se dresserait devant nous, terrible enveloppe du grand mystère dans lequel nous nous étions engagés.

Cette chose, cette épave de plus au buisson de ronces, c'était le « Centre-fugeur ». Oh ! facile à décrire : une

Cette chose pointée vers le ciel comme un défi, ça faisait des semaines que nous nous attendions à la voir. On ne savait où, on ne savait comment, mais on était certain que le moment approchait...

n'avait changé : même soleil de plomb, même silence roulé par la mer et troué de cris d'oiseaux. Une chose, une seule chose y était ajoutée. Un détail dans ce chaos rocheux, proportionnellement pas plus important qu'une épave de plus dans un buisson de ronces. Et pourtant, quelque chose que nous aperçûmes aussitôt, qui nous accrocha le regard et nous le fixa comme le serpent fixe le regard de l'oiseau avant de l'engloutir. Cette chose pointée vers le

fusée plantée sur sa rampe, comme on en voit mille aux actualités, sur les journaux, et qu'on trouve en réduction jusque dans les paquets de lessive, en guise de cadeaux réclames : une espèce d'énorme crayon métallique, haut d'une dizaine de mètres, aveuglant de tous ses éclats de miroirs paraboliques. Dès que nous aperçûmes ce monstre immobile, instinctivement, tout le groupe s'arrêta, et figés, nous regardions ça, un peu comme l'alpiniste qui,

Bientôt, tous en piste pour notre grand concours de vacances

chasse-tampon



PILOTE n'a pas un an, et déjà il fait connaissance avec le temps délicieux des vacances ! Mais rassurez-vous chers amis, il s'agit avant tout de vos vacances et non des siennes ! La preuve ? « Pilote » vient de mobiliser tous ses rédacteurs, tous ses techniciens afin de donner le départ à son PREMIER GRAND CONCOURS D'ÉTÉ, ce concours, qui met en jeu — oui, vous avez bien lu — pas moins de 1 000 Prix ! Et quels prix puisque leur total représente une valeur de près de 10 millions de francs anciens.

Vous pouvez tous participer à ce concours,

— où que vous résidiez durant la période des vacances, dans les Pyrénées, sur la Côte d'Azur, ou celle de l'Atlantique, en

Touraine, en Auvergne, en Alsace, à l'étranger même,

— que vous preniez vos vacances avec vos parents, à l'hôtel ou en famille, chez des amis ou dans un camp de jeunes,

— que vous ne fussiez que passer dans une région, ou au contraire que vous y séjourniez longtemps,

— que vous partiez pour deux mois ou seulement pour quinze jours... ou même

NOTRE "SERVICE VACANCES"

Pour être sûr de ne pas manquer un numéro de « Pilote » pendant vos vacances, et de pouvoir faire notre grand concours vous pouvez utiliser notre service « Pilote-Vacances ». Vous recevrez ainsi « Pilote » chaque semaine à votre nouvelle adresse.

Envoyez-nous pour cela, sous forme de chèque, de mandat, de versement à notre C.C.P. Paris 13 807-73, ou même en timbres-poste, la somme de :

2,40 NF pour 3 numéros (3 sem.) ;
3,20 NF pour 4 numéros (4 sem.) ;
4,00 NF pour 5 numéros (5 sem.) ;
4,80 NF pour 6 numéros (6 sem.) ;
5,60 NF pour 7 numéros (7 sem.) ;
6,40 NF pour 8 numéros (8 sem.).

Attention ! Indiquez bien la date à partir de laquelle vous serez à votre nouvelle adresse et la date de votre retour.

Ce service ne peut être fait qu'aux destinataires ne changeant pas leur adresse en cours de vacances.

pas du tout. (Nous ne vous le souhaitons pas.)

Vous avez donc tous vos chances de remporter l'un de ces mille prix.

Et pour cela que faut-il faire ?

Tout simplement FAIRE LA CHASSE AUX TAMPONS !

De quoi s'agit-il exactement ? De prendre une très grande feuille de papier fort (claire de préférence), afin d'y faire apposer des tampons de toutes origines :

— les tampons des gares, des stations-service,

— les tampons des auberges, des relais,

— les tampons des gendarmeries, des préfectures,

— les tampons des hauts-lieux touristiques.

Mais cette liste n'est bien sûr pas limitative, c'est-à-dire que nous laissons à votre imagination le soin de solliciter très poliment, au nom du concours « Pilote », tous les possesseurs de tampons, officiels ou non, du maître baigneur du club de votre plage en passant par la marchande d'espadrilles ou celle de gourmandises ! Vous voyez, il vous faudra pas mal de patience, de débrouillardise, de diplomatie pour couvrir votre

feuille des cachets les plus divers et les plus nombreux. A ce propos, ne manquons pas d'attirer votre attention sur le fait que vous aurez deux possibilités de remporter l'un des 1 000 prix de notre concours :

— soit en collectionnant le plus grand nombre de cachets (rien ne vous empêche de prendre une feuille aussi vaste que la place de la Concorde !),

— soit en cherchant les cachets les plus originaux.

Ajoutons encore que vous pouvez cumuler ces deux possibilités.

Dans notre prochain numéro, nous vous donnerons tous les détails de ce concours encore jamais vu. Nous vous prodiguerons quelques conseils. Nous vous donnerons également la liste des prix.

Disons, dès maintenant, que grâce à la Compagnie U.A.T., il y aura, parmi les premiers prix, des voyages pour l'Afrique. Il y aura aussi des karts. A la semaine prochaine pour le départ de notre grande compétition.



COMMUNIQUÉ RENAULT PILOTE

C'est dans notre numéro 33 qu'a débuté le Jeu-Concours passionnant et qui intéresse tous les jeunes.

Le succès aidant, votre concessionnaire Renault risque de manquer de bulletins-réponses nécessaires à la participation au Jeu-Concours. Il vous suffira alors de réclamer votre bulletin-réponse à l'adresse suivante :

« JEU-CONCOURS RENAULT-PILOTE »,

Boîte Postale 198 - PARIS-16^e en y ajoutant vos nom et adresse écrits très lisiblement.

Allez vite chez votre concessionnaire et... bonne route !

après avoir grimpé ses sept mille mètres d'Annapurna, s'arrête pour regarder les 10 ou 15 mètres de muraille abrupte qui le séparent du sommet. Le dernier cap, le plus difficile à franchir, au bout duquel s'accroche la victoire, ou le casse-figure.

Tu as déjà compris, sans doute, que c'est à l'intérieur de ce robot que devaient être « essayés » les individus que nous étions, dans des conditions identiques à celles que nous étions censés trouver à l'intérieur d'une capsule spatiale.

L'expérience avait pour but de vérifier sur le plan expérimental jusqu'à quel point les limites de résistance d'un être humain coïncident avec les exigences d'un vol interplanétaire.

Certes, cette fusée ne décollerait jamais, mais nous devions éprouver exactement dans son ventre les sensations physiques et morales que nous étions destinés à ressentir à travers l'espace. Et, en somme, c'était un pas à franchir, qui n'a l'air de rien quand on en parle, mais qui place drôlement son homme à pied d'œuvre. Une œuvre, figure-toi, qui te donne un certain trac, même psychologiquement préparés, comme nous l'étions.

Bon !... je te passe les détails. On tire au sort pour savoir qui s'y collera en premier. Ça tombe sur « Gueule de Chien ». Au travers du hublot de son scaphandre, j'aperçois le gars qui grimace comme une gargouille. Peut-être un sourire, peut-être le rictus de la terreur. Difficile à savoir. En tout cas, c'est cette grimace-là, qui tord ses lèvres, qu'il emporte à l'intérieur du « Centrifugeur ». Sitôt que son nom est prononcé par « Le Rouquin » : hop ! il se précipite sur l'échelle conduisant au soupierail qui sert d'entrée à la fusée. « Le Rouquin » monte derrière lui,

pressionnant fouillis, un écran grand comme celui d'un poste de télévision. « Le Rouquin » appuie sur un bouton. Et sur l'écran apparaît l'intérieur de la fusée : un cône de métal aux parois cloutées de petits voyants qui clignotent sans arrêt, comme des étoiles. Un long tuyau entortillé sur lui-même comme un serpent et qui semble emplir le peu d'espace existant, sans ordre précis... Paraît qu'il sert à obtenir la pression voulue du vide, le degré de chaleur, la puissance magnétique... enfin le tuyau-miracle qui sert à tout, et auquel un type comme moi ne comprend pas grand-chose, même quand on lui explique.

A part ce tuyau qui n'en finit plus, une espèce de chaise, qui te fait irrésistiblement penser à un exemplaire de chaise électrique, comme les journaux en publient l'épouvantable photo de temps en temps.

Et, assis sur cette chaise au dossier droit, calé et retenu par des cercles de fer aux poignets et aux chevilles, « Gueule de Chien », immobile et qui attend... un peu comme chez le dentiste... ce calme effrayant qui précède l'arrachage de la molaire.

« Le Rouquin » tourne une manette, puis deux. Sur l'écran, on voit « Gueule de Chien » qui commence à tressaillir.

— ...Que je vous explique — qu'il nous dit, « Le Rouquin » — faut que vous sachiez ce qui va se passer. Que ça en donne des coliques de frousse bleue à ceux qui n'ont pas réussi à se débarrasser de leur peur... parce que c'est là que ça commence vraiment !

Et je te jure, bonhomme, que comme explications techniques, « Le Rouquin », il en rajoute, avec un sourire cruel au coin des lèvres, et des yeux gourmands de cruauté qui vous regardent par en-dessous.

— ...que je vous explique... primo, le copain il va rester 48 heures dans le cercueil. Après, ce sera au suivant, et puis encore au suivant... et comme ça jusqu'au dernier de ces messieurs... et pendant 48 heures voilà ce qui va se passer... isolement acoustique, puis essai de résistance à la chaleur jusqu'à 65 degrés... après 50 degrés de froid à l'épreuve suivante... et puis secousses en yoyo à rythme constant... on arrive vers les 24 heures d'épreuves... reste 24 heures à remplir, faites-moi confiance ! y a de quoi les remplir : résistance à un vide presque complet, bruits assourdissants d'une intensité égale à celle d'une fusée au moment du lance-

ment, accélération à 10 000 kilomètres-heure, et retour brutal au point zéro... voilà le petit panorama que vous allez avoir le temps de détailler...

Et, pendant qu'il parle, « Le Rouquin » tortille des manettes, baisse des leviers, allume et éteint des voyants. Un véritable organiste de génie. Pendant ce temps-là, le type à l'intérieur se contorsionne comme un ver de terre coupé en deux et tout d'un coup, voilà qu'il ne bouge plus... mais alors là, plus un poil ! rien... une statue de pierre.

« Le Rouquin » se penche vers l'écran, travaille des deux mains sur les manettes, s'énervé et s'excite seul sur la mécanique.

— Alors quoi ! — qu'il fait, « Le Rouquin » — qu'est-ce qu'il a ? Normalement, il devrait danser...

Et il redresse un levier.

— Mais enfin, bon sang, est-ce qu'il va danser, oui ?

Mais « Gueule de Chien » ne bouge plus. On a même l'impression, à le voir comme ça sur le petit écran, qu'il aurait tendance à s'affaisser sur lui-même.

Et « Le Rouquin » n'y comprend rien. Il titille tout le bastringue du tableau de bord.

— Alors, y danse ou quoi ?... qu'est-

ce qu'il attend, bon sang, qu'est-ce qu'il attend ?

Et moi, j'ai bien envie de dire à ce crétin borné :

— Ce qu'il attend, le gars, c'est qu'on le retire de là.

Autant te dire que deux minutes plus tard, temps minimum de réaction pour la cervelle du « Rouquin », « Gueule de Chien » était retiré du bidule par quatre d'entre nous, évanoui comme pas un, et plus mou qu'une lavasse.

Et tandis qu'on essaie de ranimer « Gueule de Chien », « Le Rouquin » me fait un petit signe du bout de l'index, comme on appelle un enfant pour lui donner une sucette. Puis il me désigne le centrifugeur...

Bon ! compris... à moi le pompon... je tends toute ma volonté à devenir encore plus robot que je ne suis. Et je commence à grimper l'échelle qui conduit à la soupape du cercueil interplanétaire.

LA SEMAINE PROCHAINE :

ILLUSION D'UN VOYAGE DANS L'ESPACE

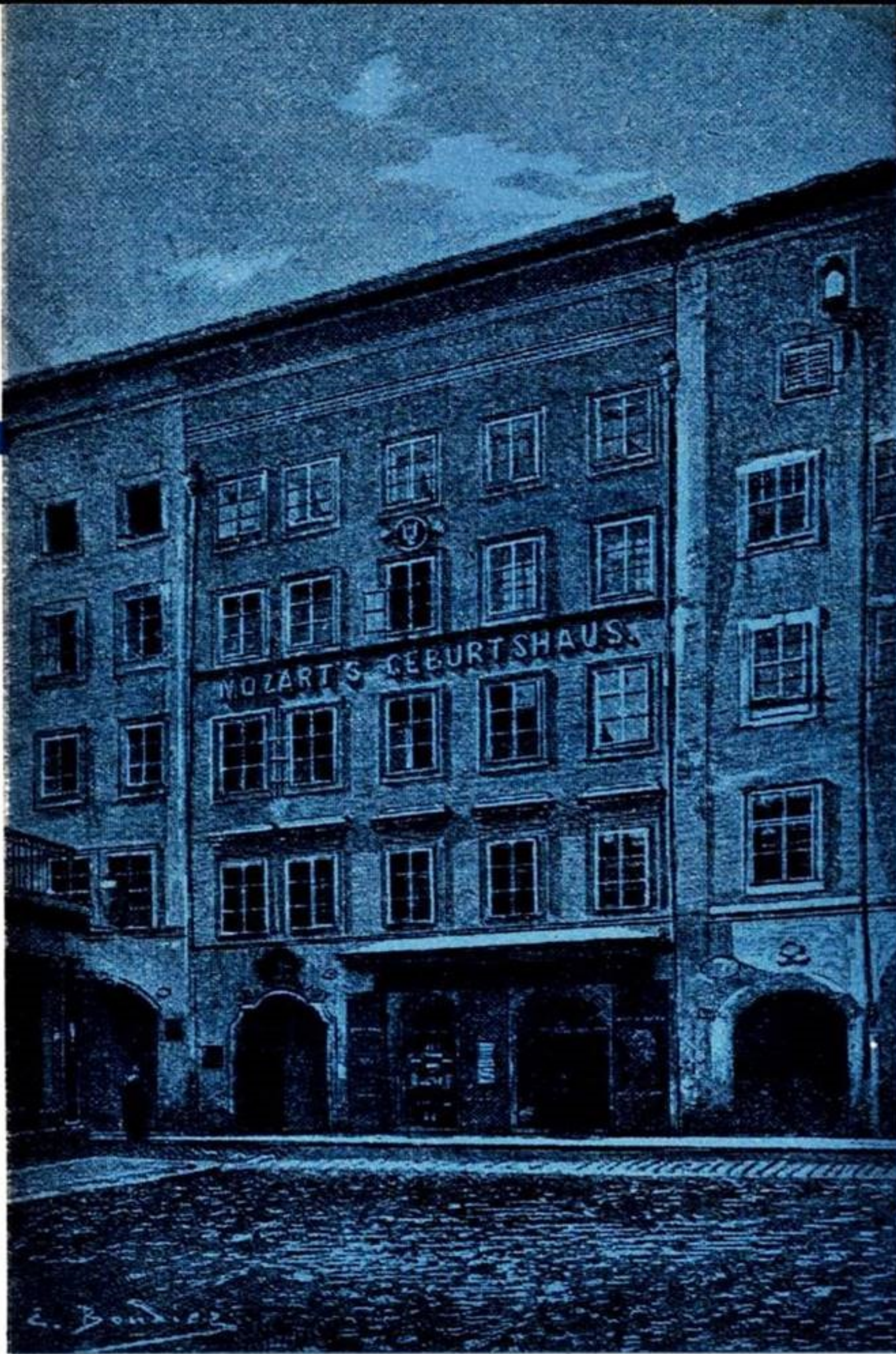
Ecoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

pour revisser hermétiquement la porte depuis l'extérieur... « Le Rouquin » redescend à terre et s'approche d'une espèce de complexe électronique que je n'avais pas encore remarqué, au pied de la rampe du centrifugeur. Il y a là tout un tableau de bord, manettes, oscillateurs, cadran, et au milieu de l'im-

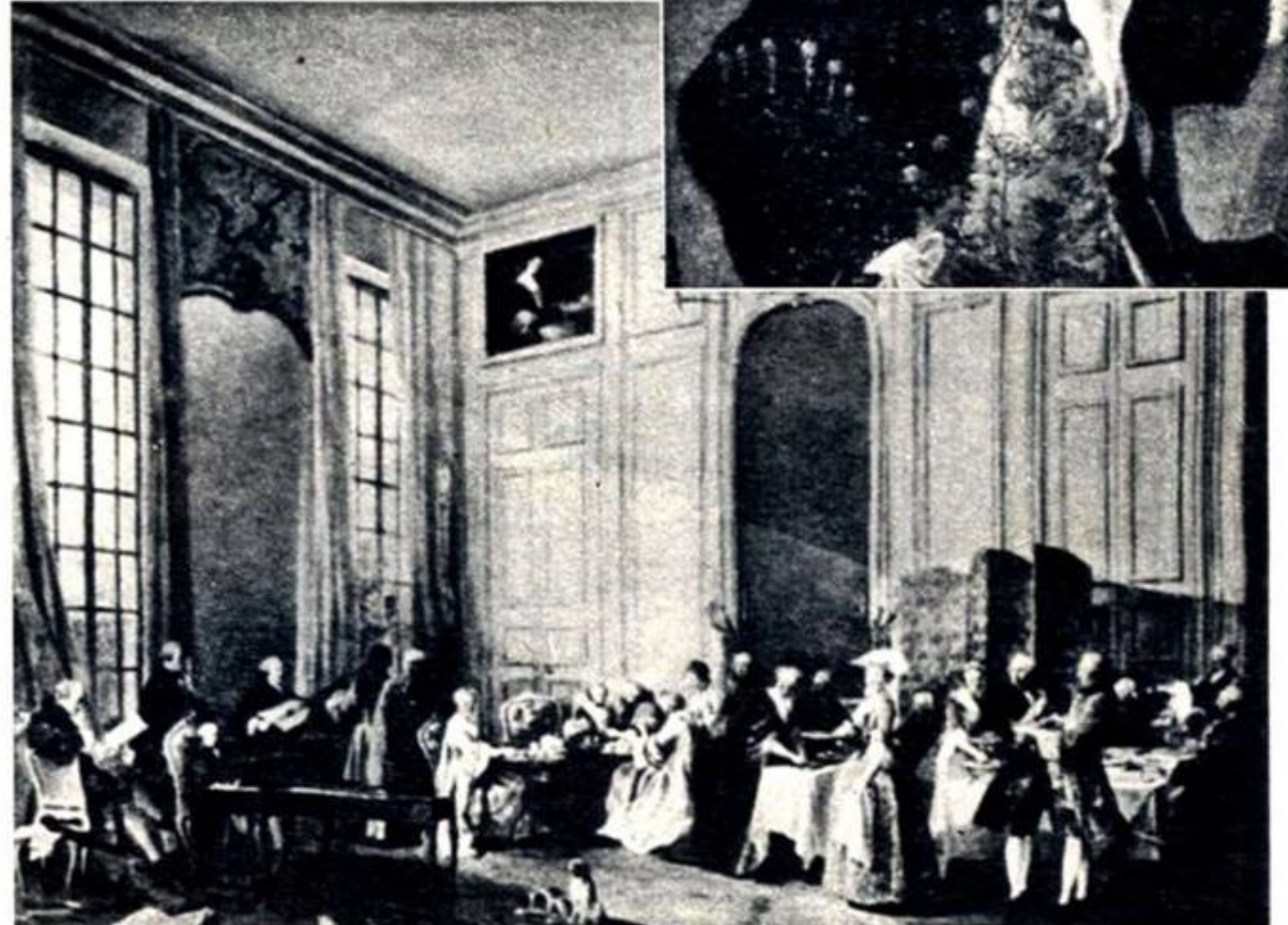


MOZART

TEXTE : JACQUES PORTE — DESSINS : PASCAL



Wolfgang Amadeus Mozart fut peut-être le plus grand musicien de tous les temps, et sûrement le plus prodigieux. Comment un si jeune enfant a-t-il pu jouer du clavecin, du violon, composer, improviser devant les auditoires les plus difficiles de son temps ?... Mystère. Certains l'appelaient la « bête curieuse ».



Ce tableau du musée du Louvre s'intitule « Thé à l'anglaise chez le prince de Conti », et Mozart, enfant, y figure au clavecin, jouant pour les invités.

DES dispositions toutes spéciales permettent, parfois, d'atteindre à la maîtrise musicale dès l'âge de 20 ans. Mais le cas du « petit »

Mozart est unique. Jamais, dans l'histoire, un enfant ne fut comblé de dons pareils. Wolfgang, à 6 ans, savait tout, sentait tout. « J'aime à réfléchir à la musique, à l'étudier, à la méditer », disait-il. Sa bonté et son cœur égalaient son génie, ce qui est extraordinaire chez un garçon à peine éveillé à la vie. Sa phrase favorite était : « M'aimez-vous bien ? » Le père de Mozart fut admis parmi les musiciens du prince-archevêque de Salzbourg. Sa femme, d'une rare beauté, lui donna sept enfants, dont deux seulement survécurent : Marie-Anne et Wolfgang. Léopold Mozart se consacra entièrement à l'éducation musicale de ses enfants, car Marie-Anne, elle aussi, était excellente musicienne.

L'œuvre de Mozart est considérable. On lui doit des sonates, des trios, des quatuors, des concertos, des symphonies. Il écrivit également des opéras : « La Flûte enchantée », « Les Noces de Figaro », « Don Juan ». Il mourut, en terminant un « Requiem », que lui avait commandé, en le lui payant d'avance, un inconnu, un soir d'orage.

★ C'est dans cette maison de Salzbourg, aujourd'hui transformée en musée, que Mozart naquit le 27 janvier 1765. Il mourut à Vienne, le 5 décembre 1791.

TROIS DES PLUS ILLUSTRES AUDITEURS DE MOZART ENFANT

Le baron de Grimm, littérateur et critique allemand, reçu dans toutes les Cours d'Europe, fut le protecteur du petit prodige.



Marie-Antoinette, future reine de France, n'était qu'une petite archiduchesse insouciant, quand Mozart se produisit devant elle.



Marie-Louise, impératrice d'Autriche, délaissa quelques heures ses lourdes responsabilités pour venir, avec ses filles, écouter l'enfant.



A Salzbourg, un carillon ininterrompu enveloppe les habitants d'une musique claire et joyeuse. Chaque heure de la journée est saluée par un véritable concert. Il est vrai que chaque église, chaque clocher, chaque clocheton possède sa petite cloche. Agé de trois ans, le jeune Wolfgang écoute attentivement ces sonorités. Puis, juché sur un tabouret, il tape quelques tierces sur le piano familial.



« Maman, chantez-moi une chanson », demande l'enfant. Mme Mozart s'exécute de bonne grâce, pour éviter les pleurs. Un ami de la famille, amusé par ces curieuses dispositions, invente un jeu : il s'agit de porter les joujoux en procession, d'une chambre à l'autre. Celui qui n'aura rien porté devra, sans faute, chanter une marche. La punition est douce au jeune Mozart, car il aime tant chanter !



Le père, Léopold Mozart, est professeur de musique. Il vient de publier une méthode de clavecin ; il espère sa nomination à la chapelle du prince. Un matin, le brave homme revenant de l'église, découvre son fils occupé à écrire : « Que fais-tu là, mon ami ? » « Je compose un concerto pour clavecin. » « Voyons ce griffonnage ! » M. Mozart prend le papier, le lit. Ses yeux se remplissent de larmes.



Ayant reçu en cadeau un petit violon, Wolfgang demande à se faire entendre lors d'une soirée familiale. « Sais-tu seulement jouer ? » L'enfant se glisse près de M. Schachtner, le second violon, et se met à manier l'archet. Peu à peu, il augmente sa sonorité. M. Schachtner, éberlué, s'aperçoit de son inutilité ; il s'arrête. Le jeune Mozart reste seul au pupitre jusqu'à la fin des six trios. Où donc, quand, comment l'enfant a-t-il appris à jouer de la sorte ?



Léopold Mozart décide de se consacrer à son fils. Mais l'enfant a-t-il besoin d'étudier ? Il sait tout d'instinct. Sa sœur aînée, claveciniste elle aussi, envie ses dons. Un seul instrument terrorise Wolfgang : la trompette ; car il ne peut s'habituer à ses rudes sonorités. Il a l'impression d'être devant un pistolet chargé. Pour le guérir, son père fait sonner la trompette devant lui. Dès le premier éclat, Wolfgang pâlit et tombe. On le croit mort.



Léopold, émerveillé, décide de produire son fils. Les rois et les reines, il n'en doute pas, partageront son admiration pour l'enfant. Aussi, dès que Wolfgang atteint sa sixième année, le bon Léopold achète une grande voiture car, outre la famille Mozart au grand complet, il faut y loger costumes et instruments. On accrochera, par derrière, un clavier sans pieds. Le départ pour Vienne est fixé. Le cocher fouettera les chevaux lorsque le chemin le permettra.



Le long du Danube, les vieux châteaux défilent. On entend les pêcheurs chanter avec lenteur. Les enfants crient de joie. Puis on charge la voiture sur une barque ; il faut traverser le fleuve. De l'autre côté, un douanier examine les bagages : « C'est pour qui, ce truc-là ? » — « Pour moi », dit le jeune Mozart. Mais l'autre est sceptique. Alors, l'enfant installe son clavier sur l'herbe et joue au bord de l'eau. « C'est bon, poursuivez votre chemin ! »



Leur renommée était parvenue jusqu'à Vienne. A l'hôtel, un carrosse vient les prendre. Wolfgang revêt un costume lilas, ajuste une petite épée. A Schoenbrunn, les enfants s'exclament devant les coussins et les dorures. Voici l'impératrice et ses filles ! Wolfgang, intimidé, glisse. Une jeune archiduchesse se précipite : Marie-Antoinette, future reine de France. « Je vous remercie », dit l'enfant. « Je veux me marier avec vous. Par reconnaissance ! »



L'empereur demande à entendre le prodige. « Il n'est pas difficile de jouer avec tous les doigts, dit-il à Wolfgang, mais ne jouer qu'avec un seul doigt, voilà qui mériterait l'attention. » Sans se démonter, l'enfant se met à jouer avec un doigt. Cela, avec netteté. L'empereur, alors, insiste pour qu'on jette un voile sur le clavier. L'enfant continue, comme si, depuis longtemps, il était habitué au procédé. Les touches sont comme gravées en lui.



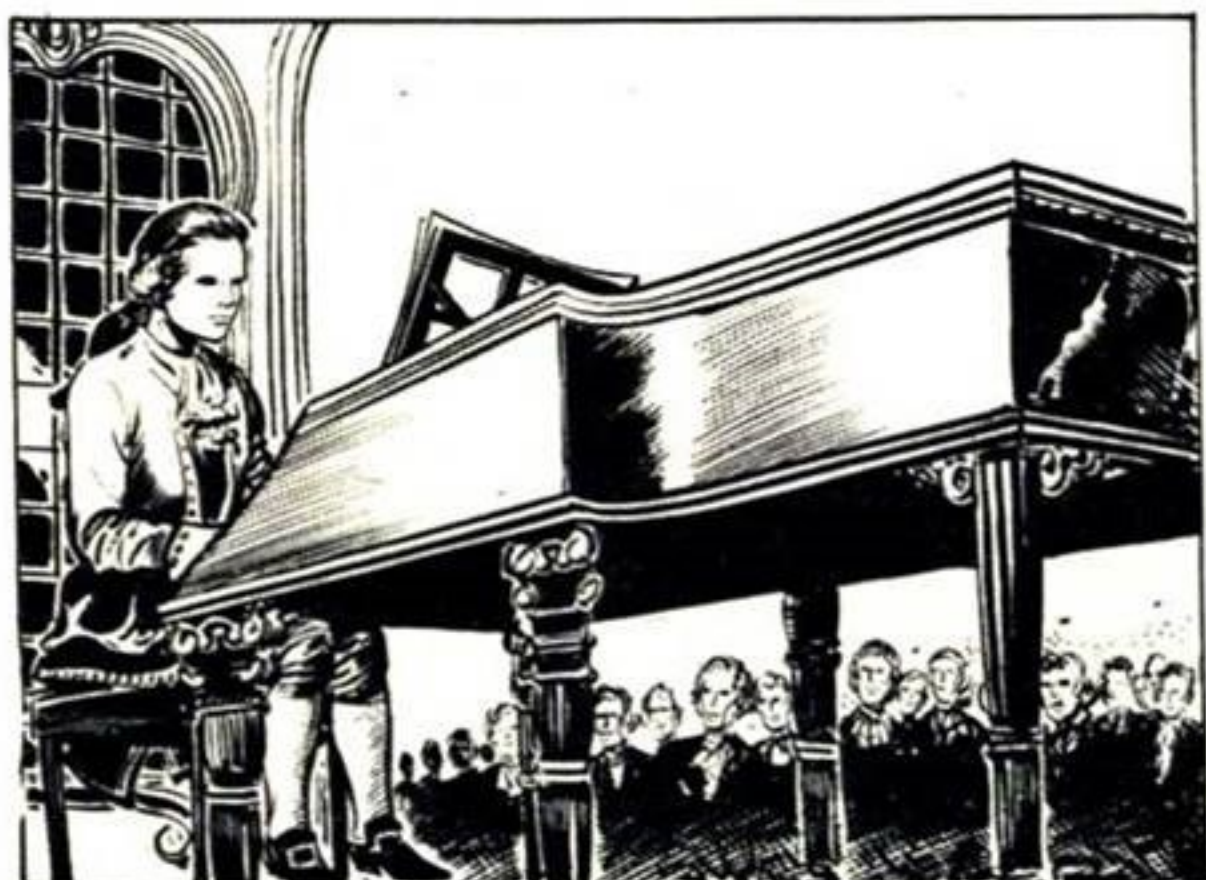
Mozart n'attache guère d'importance aux éloges de l'empereur : il le juge peu musicien. Il souhaite être en présence d'un vrai connaisseur. Pour jouer avec feu. S'adressant à un prince : « M. Wagenseil, votre maître de chapelle, n'est-il pas ici ? C'est lui qu'il faut faire venir : il s'y connaît, lui ! » On accède immédiatement à son désir. « Monsieur, dit l'enfant à l'arrivant, je joue un de vos concertos. Ayez donc la bonté de me tourner les feuilles ! »



Le 1^{er} décembre 1763, les journaux de Paris reproduisent un avis du baron Grimm : « Un maître de chapelle de Salzbourg vient d'arriver ici avec deux enfants de la plus jolie figure du monde ; le garçon, qui aura sept ans en janvier prochain, est un phénomène si extraordinaire qu'on a de la peine à croire ce qu'on voit de ses yeux et ce qu'on entend de ses oreilles. » Au « Grand couvert », « Monseigneur Wolfgangus » mange à côté de la reine.



A Londres, les incrédules présentent des morceaux difficiles de Bach, de Haendel. L'enfant les joue sur-le-champ. Au cours d'un concert, Christian Bach, maître de musique de la reine, prend le petit Mozart entre ses genoux, devant le clavier, et commence quelques mesures. Mozart continue tout seul. Grâce à ces alternatives, une sonate entière est improvisée. Le public croit que la sonate a été jouée par une même personne. Cela tient du miracle !



Quelques mois après, la famille Mozart s'embarque pour Naples. Wolfgang donne un concert au « Conservatorio ». Au programme, rien que ses œuvres. Au milieu d'une sonate, les interpellations fusent. Mozart s'arrête. Les auditeurs désignent la bague que l'enfant porte à la main droite. « C'est un anneau magique ! Enlevez la bague ! » Une fois la bague ôtée, le public doit constater, avec stupeur, que la musique est toujours aussi belle.



Pour la Semaine Sainte, Léopold et son fils se rendent à Rome. Le soir du Mercredi Saint, ils vont à la chapelle Sixtine entendre le célèbre « Miserere ». Ils sont émus par la solennité du lieu. Pape et cardinaux se prosternent lorsque les cierges éclairent la célèbre fresque de Michel-Ange, « Le Jugement dernier ». La musique date de deux siècles et est réservée à la Sixtine. Il est défendu, sous peine d'excommunication, d'en donner des copies.



Rentrant à l'auberge, l'enfant transcrit les diverses parties. Le Vendredi Saint, il assiste à la même cérémonie, le manuscrit au fond de son chapeau. Les Romains, ayant appris la chose, invitent Mozart à chanter lui-même l'œuvre. Cristofori, de la Sixtine, rend complet, par son étonnement, le triomphe de Mozart. On raconte l'histoire au pape qui confère à Wolfgang la croix de chevalier de la Milice Dorée. Avec pompe, on le décore.

JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Jacques Le Gall s'est embusqué dans les ruines de Pierre-Noire, pour tenter d'éclaircir leur mystère. Il assiste à un étrange parachutage.

contre



ÇA ALORS!...
CÉ COLIS EST
BOURRÉ DE
LINGOTS
D'OR!



TOUT S'EXPLIQUE
MAINTENANT!... CE
SONT BEL ET BIEN
LES TRAFICANTS
D'OR QUE LA DO-
LICE RECHERCHE.
ILS UTILISENT
CE MOYEN POUR
FAIRE PASSER
LA FRONTIÈRE
À LEUR
LINGOTS.



MAIS LES
DEDUCTIONS
DE JACQUES
SONT BRUS-
QUEMENT
INTERROM-
PUES...

?!... QUE SE PASSE-T-IL
OH!... DES PAS!... LES
DESTINATAIRES DU
COLIS SONT À SA
RECHERCHE!...



EN EFFET,
LES MYS-
TÉRIEUX
OCCUPANTS
DES RUINES
TENTENT DE
RETROU-
VER LE
POINT OÙ
EST TOMBÉ
LE PARA-
CHUTE
ÉGARE.

J'AI SUIVI DES YEUX LA DES-
CENTE DU PARACHUTE... IL A
DISPARU AU MILIEU DE CES
BUISSONS LÀ-BAS.

IL N'Y A
QU'À FAIRE
CHERCHER LE
CHIEN! SATAN!...
ICI!... HO, SATAN
CHERCHE!

TONNERRE!...
ÇA NE VA PAS ÊTRE
FACILE DE LE RETROU-
VER DANS CETTE OBS-
CURITÉ!...



REGARDE!... SATAN A DÉJÀ
FLAÏRÉ QUELQUE CHOSE!... IL
FONCE DROIT VERS CES
FOURRÉS...



OH!... LE CHIEN!... SI SES MAÎTRES LE
SUIVENT, OÙ S'IL ABOIE, JE SUIS PERDU!
VITE!... IL DOIT ME
RESTER UN PEU DE
SUCRE!

CHERCHE
SATAN!...
CHERCHE!



PAIX!... TOUT DOUX, MON CHIEN... CHIEN!...
TU ME RECONNAÎS? JE SUIS TON AMI!...
TIENS, MANGE!... ET SURTOUT, JE T'EN
SUPPLIE, N'ABOIE PAS!



BON SANG!... QUE
FAIT SATAN? IL
NE REVIENT PAS
IL A DU TROUVER
QUELQUE
CHOSE!...

IL FAUT
ALLER VOIR!

HO, SATAN!...
APPORTE
ICI!



TANT PIS!... JE N'AI PAS LE CHOIX!...
IMPOSSIBLE DE GARDER CE COLIS.
MALGRÉ TOUT MON DESIR DE FOURNIR
UNE PREUVE AUX GENDARMES SI
CES HOMMES S'AVENTURENT ICI
ET ME DÉCOUVRENT, JE NE DONNE
PAS CHER DE MA PEAU.



VA, MON TOUTOU! COURAGE!
PORTE ÇA À TES MAÎTRES!
TIRE PLUS FORT! VAS-Y!
FOURVU QUE...



REGARDE! SATAN, A RE-
TROUVÉ LE COLIS... TOUT
VA BIEN!...

BRAVE
CHIEN, IL A
UN FLAÏR
EXTRAORDI-
NAIRE!



VITE LES GARS!...
AIDEZ-MOI!... ASSEZ
MOISI ICI!... ON VA
FINIR PAR SE FAIRE
REPERER!



?! TIENS, TIENS!
VOILA OÙ EST
CURIEUX!...

QUOI?
OÙ Y
A-T-IL?...



ON DIRAIT QUE QUEL-
QU'UN A OUVERT
L'EMBALLAGE AVEC
UN COUTEAU!...

OH!... ÇA Y
EST! C'EST CE
QUE JE CRAIGNAIS
JE SUIS PRIS!
JE SUIS
PERDU!

S.O.S. animaux



Mes chers amis,

Les vacances ne vont pas tarder à vous disperser aux quatre coins de la France, peut-être même à l'étranger. Sans oublier vos amis les animaux, vous aurez certainement moins de loisirs et de facilités pour répondre aux

S.O.S., vous préférerez sans doute attendre la rentrée pour demander un petit compagnon. Nous avons donc décidé, la rédaction de

S.O.S. ENTENDUS

Jean-Pierre Ducarme, à Soignies (Belgique) : « Je désire adopter le gentil chien (N° 22) car j'aime les animaux. En plus, j'ai un chat qui s'ennuie seul à la maison. Ma maman le désire jeune. Je paye les frais d'envoi si je dois. »
Olivier Cosse, à Nan-



« Pilote » et moi-même, de suspendre notre rubrique pendant quelques semaines. Mais soyez assurés que nous la reprendrons dès la rentrée : le nombre des lettres que vous m'adressez, témoigne de l'intérêt que vous prenez à notre effort en faveur de nos frères dits « inférieurs ». J'espère que cet intérêt ne passera pas au grand soleil des vacances et que je vous retrouverai aussi nombreux au mois de septembre.

Reposez-vous bien et à bientôt.

Jean-Paul

tes (Loire-Atl.) : « Pourriez-vous m'obtenir le petit chat blanc et roux de Dominique Carpentier. Je suis fils unique et un gentil petit compagnon me serait agréable. J'ai déjà songé à lui aménager un nid douillet où il serait confortablement installé. »

NOUVEAUX S.O.S.

N° 33. M. Giraud, à Annecy (Hte-Savoie) : « J'habite maintenant dans un immeuble où



les animaux sont interdits. Je possède un couple de jolies tourterelles grises. Pourrais-tu trouver un bon maître à qui je pourrais les céder définitivement? »

N° 34. Petit chat noir, un an, très joli, propre, sage, à placer de toute urgence. Téléphoner à Jean-Paul, DAG. 15-67.

N° 35. Jean-Claude Tisserand, à Pierrefitte (Seine) : « Je vous écris pour vous demander s'il vous serait possible de faire quelque chose auprès de la S.P.A. Ma mère, qui attend un bébé, a eu la visite d'une représentante de la S.P.A. qui a insisté pour qu'elle signe un bulletin d'abandon de chien, sous prétexte que notre chien était très malheureux chez nous (alors que c'est entièrement faux). C'est un chien errant que nous avions recueilli et sauvé et, depuis, il a grossi du double... Mes parents et moi désirons très vivement retrouver notre gentille compagne. »

N° 36. Mme du Pontavice, à Mâcon (Saône-et-Loire) : « Déménageant bientôt, je dois placer de toute urgence un très gentil petit chien (sans race) de trois ans, 60 cm de hauteur, marron, poil ras, bon gardien mais pas méchant, aimant les enfants et habitué à un jardin. »

N° 37. Mme Jacquet, à Bry-sur-Marne (Seine) : « Cherche à placer un petit loulou blanc pen-

dant tout le mois d'août, moyennant paiement de la nourriture. »

ON NOUS DEMANDE...

N° D 19. Roselyne Leturque, à Vailly-sur-Aisne : « J'aime beaucoup les animaux. Je désire avoir comme petit compagnon un jeune fennec ou un petit renardeau âgé environ d'un mois. »



N° D 20. Gilles Decool, à Bar-le-Duc (Meuse) : « Je recherche deux pigeons femelles, ayant chez moi, deux mâles qui s'ennuient. »

N° D 21. Les élèves de 5^e Moderne, Collège de Milly-Gazeaux (Seine-et-Marne) : « Nous aimerions offrir à notre professeur un petit cocker blond, de six mois. Mais nous ne disposons que de 80 NF. Qui pourrait nous le trouver? »

N° D 22. M. Michel Vernis, à Crèvecœur-le-Grand : « Nous désirerions adopter une petite ânesse qui sera très bien traitée. Nous pouvons également adopter quelques chats. »

N° D 23. Sylvère Cochelin, à Champigny (Yonne) : « J'aimerais beaucoup avoir un petit chien griffon, vendéen, ou nivernais que je saurais rendre heureux... »



COLE PORTER, CE MAGICIEN...

par
SACHA DISTEL



Il est temps de vous parler maintenant d'un compositeur blanc qui a marqué toute la production américaine « en frisure du jazz », car il a illustré l'art de la comédie musicale, insufflant le rythme jusqu'à rénover complètement le genre.

La comédie musicale est née d'un incendie en 1866... Une troupe de danseuses françaises était arrivée à New York, mais leur théâtre brûla. Dans un autre théâtre, un producteur avait un mélodrame dont il ne savait que faire... On fit un mariage des deux : on y mêla la musique pour utiliser les danseuses...

UNE VOCATION PRÉCOCE

A la même époque, dans la frénésie naissante du monde moderne, un monsieur Porter faisait fortune avec les mines de cuivre et de charbon... Son petit-fils, Cole, naquit en 1893. Un gosse de riche élevé parfaitement par une maman distinguée. Il avait quelques dispositions musicales qu'elle entretint : à six ans, il apprenait le violon et à huit ans, le piano. A dix ans, aidé ici et là, par maman, il composait une opérlette (paroles et musique)... A onze ans, c'était beaucoup plus sérieux : il arrangea une pièce pour piano publiée par une firme de Chicago.

Le grand-père voulait que Cole devint avocat. Il s'illustra à Yale par ses études,

certes, — surtout les langues étrangères — mais aussi par la chanson de l'équipe de football. Elle devint célèbre : Yale Bull Dog Song.

Après un an de droit, il décida de se lancer et vit une de ses œuvres représentée à Broadway en 1916. Le titre disait : « See America First », mais la pièce tomba au bout de deux semaines. Cole, désappointé, chercha l'aventure. C'était la guerre : il s'engagea dans la Légion... et y gagna la Croix de guerre.

LA BRILLANTE MÉDAILLE A SON REVERS

Il vécut ensuite à Paris, se maria, travailla, écrivant des chansons pour son plaisir mais elles ne tardèrent pas à devenir célèbres. On lui disait qu'elles n'étaient pas commerciales, mais cependant, de bouche amie en bouche amie, elles gagnaient du terrain... et un beau soir, c'est avec une comédie musicale qu'il conquiert Broadway, pour de bon, cette fois. C'était en 1928 et l'œuvre s'appelait... « Paris ».

A partir de ce moment, Cole Porter devint le musicien à la mode, doublé d'un auteur. Ses chansons faisaient figure de classiques : What Is This Song Called Love, I've Got You Under My Skin, Easy To Love, Night and Day...

Hollywood s'empara non seulement de ses airs et de ses sujets, mais de sa vie puisqu'en 1946, on tourna un film où Cary Grant jouait le rôle du compositeur.

Cette vie, apparemment glorieuse et souriante, avait été traversée par la tragédie. A la suite d'une chute de cheval, Cole fut condamné en 1937 à ne plus marcher.

Les plus grands interprètes ont été les siens : Fred Astaire, Mary Martin, Sophie Tucker, Betty Hutton, Danny Kaye... ont créé ses comédies, dont une des dernières est le fameux « Cancan », incarné par la Française Lilo qui fait depuis carrière en Amérique.

De son fauteuil d'infirme, Cole Porter continue à composer et à écrire, donnant à tous une leçon extraordinaire de courage dans la gaieté...

Sacha Distel

LES CLUBS AUSSI PRENNENT DES VACANCES

L'époque des vacances est, incontestablement, pour chacun de nous, la plus agréable de l'année ; mais, inversement, elle est aussi la plus difficile pour les clubs. Présidents, secrétaires, trésoriers, membres des 127 Clubs-Pilote inscrits à ce jour, vont s'en aller chacun de son côté, qui à la mer, qui à la montagne et l'unité du Club va se trouver pour un temps, sinon compromise, du moins très théorique. Vous tous, qui faites partie de ces 127 premiers clubs, vous tous qui êtes des pionniers en quelque sorte, vous devez « limiter les dégâts » en correspondant entre vous pendant les mois de juillet et d'août ; vous devez également noter tout ce qui, à la rentrée, peut servir votre club : idées de jeux, d'activités, par exemple. Ainsi, quand vous vous retrouverez, pourrez-vous envisager de donner une ampleur nouvelle à ce Club-Pilote que vous aimez ; c'est d'autant plus nécessaire qu'en septembre, nous officialiserons tous ces clubs (ainsi que tous ceux qui ne vont pas manquer de se former encore) en leur adressant les « papiers officiels » des clubs : statuts, cartes, engagement, conseils pour la gestion et la bonne marche du club, brochure-activités... Et n'oubliez pas non plus qu'à la rentrée, nous donnerons le départ de la grande compétition inter-clubs dont nous vous avons déjà parlé dans un précédent numéro : LE RUBAN BLEU DES CLUBS. Pour toutes ces raisons, afin d'être prêts à faire de la saison 1960-1961 une magnifique réussite sur le plan des clubs, prenez un bon repos, chers amis, profitez, où que vous soyez, du merveilleux temps des vacances et revenez-nous pleins de forces et de dynamisme.

SUR LE FRONT DU CARNET DE BORD

Alors que des centaines d'entre vous continuent à nous adresser leurs dix bons-Pilote consécutifs afin d'obtenir leur Carnet de Bord, des milliers d'autres commencent à profiter grandement de tous les avantages attachés à ce fameux carnet. Nous avons relaté dans nos colonnes la joie de ceux qui sont entrés gratuitement à la Grande Fête des Jeunes au Bois de Vincennes ; celle, aussi, de ceux qui, dans les mêmes conditions, ont assisté récemment aux meetings nationaux de l'air à Clermont-Ferrand et à Orléans. Et comme il en faut pour tous les goûts, le Carnet de Bord a permis également à tous les jeunes qui se trouvent sur l'itinéraire du Grand Cirque de France d'obtenir une forte réduction sur le prix des places (il en sera de même d'ailleurs tout au long de la saison puisque le Grand Cirque n'en est encore qu'à la moitié de son périple !); ainsi, vous le voyez, nos lecteurs de province ne sont pas oubliés. En voulez-vous une

autre preuve. Grâce à l'obligeance des forains, les détenteurs parisiens du Carnet de Bord ont pu aller gratuitement sur tous les manèges de la foire des Invalides, le 2 juin dernier. Bientôt, ceux de St-Quentin, Lille, Rouen, Saint-Germain, Le Havre, Soissons, Dunkerque, Calais connaîtront à leur tour cette joie ! Nous vous révélerons, prochainement, les détails d'une autre faveur dont pourront bénéficier tous les détenteurs de Carnets en vacances sur la côte de l'Atlantique : il sera octroyé, chaque jour, dix baptêmes de l'air !



Les quarante premiers détenteurs parisiens du Carnet de Bord ont été convoqués pour visiter les studios de Radio-Luxembourg. Ils ont pu à loisir s'initier à la technique radio et poser des questions aux artistes ou aux réalisateurs : Guy Bertret et Jacques Ledrain, Jean Valton, Louis Ferrari, André Le Gall, Euloge Boissonnade et Roger Bourgeon (notre photo).



Le dépôt des machines de la gare de Lyon n'a plus de secrets pour ces détenteurs du Carnet de Bord : la plus récente des B.B. mises en service peut en témoigner comme vous voyez !

Pilote

Sté Nlle D'EXPLOITATION DU JOURNAL PILOTE

Rédaction et Administration :
30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél.: CENTRAL 19-10 - CENTRAL 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE

Directeur général : J. HEBARD

Rédacteur en chef : R. JOLY

Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY

Directeur artistique : J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

| | France et Communauté française | Étranger |
|-----------|--------------------------------|----------|
| 3 mois... | 9,80 NF | 11,00 NF |
| 6 mois... | 19,00 NF | 21,60 NF |
| 1 an... | 36,40 NF | 41,60 NF |

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

« SIREP », 35, avenue Wolvendael,
BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

| | |
|-------------|--------|
| 6 mois..... | 216 FB |
| 1 an..... | 416 FB |

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : ÉDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTRAL 12-75,
13-30, 16-99.

SOLUTIONS DES JEUX DES PAGES 18-19

POSSIBLE OU IMPOSSIBLE ?

C'est la photo n° 1. Pourquoi ? Parce qu'on ne met pas au pied droit la chaussure qui va au pied gauche et vice versa.

DU RIFI FI CHEZ LES DAC-TYLOS

Sur le dessin n° 2, vous pouvez voir qu'à la patère, le manteau à carreaux est accroché sous le manteau blanc. Sa propriétaire, la secrétaire blonde (voir au dessin n° 4,

lorsqu'elles sont habillées pour sortir) est donc arrivée la première et c'est la coupable.

MOTS CROISÉS

Horizontalement. — I. Tourisme. — II. Ossatures. — III. AP. — IV. Régime. — V. Edition. — VI. Rides. — VII. ST - TG — VIII. Irréelles. — IX. Rio - Toast.

Verticalement. — 1. Tour - Sir. — 2. Os - Tri. — 3. Usager - RO (Héros). — 4. Rapidité. — 5. IT - Midjet. — 6. Sûreté - Lo. — 7. MR - Is - La. — 8. EE - Es. — 9. Soir - St.

POUR DEMANDER VOTRE « CARNET DE BORD »

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

BREVET DE
« PILOTE »
35



ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Le sort d'Hubert Lhertier se joue au procès de Marseille, où le Tonneau a établi son nouveau Q.G., Edith Jeanson est obligée de prendre la fuite à Vichy.

par St JULIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



Pilote

N° 36
30 JUIN 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique : 8 Fr. B.

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

**1^{er} JUILLET, 0 HEURE :
VOIE LIBRE POUR
LES VACANCES !**



Dans ce numéro :

**NOTRE GRAND CONCOURS
"CHASSE-TAMPONS"**

DANS NOTRE COURRIER

UN CONCOURS QUI CONTINUE

A la demande de nombreux lecteurs qui n'avaient pu se rendre au Salon de l'Automobile Miniature, à Paris, et puisque ce Salon va se rendre en province, nous avons décidé de permettre à tous de participer au grand Concours Pilote-Club des automobiles miniatures en reculant la date de clôture jusqu'en septembre, à la fin des vacances.

L'abondance des matières nous empêche de vous donner plus de détails aujourd'hui, mais nous vous expliquerons à nouveau, la semaine prochaine, le règlement de ce grand concours. Pour ceux qui seront dans le Midi, nous vous signalons que ce Salon International des Automobiles Miniatures, groupant plus de 3 000 modèles et de splendides maquettes, se tiendra, en juillet, au Super-Toulon, dans la magnifique Tour Beaumont et, en août, à Cannes.

Ajoutons, pour les autres, qu'ils peuvent TOUS participer au Concours, même sans se rendre au Salon : nous vous expliquerons comment la semaine prochaine, dans notre page auto.

B. B. et J. P.

De M. et Mme Pince. — S.P. 69.060.

Nos deux garçons, 14 et 12 ans, sont des lecteurs assidus de « Pilote » et nous-mêmes, les parents, avons plaisir à parcourir les pages de cet hebdomadaire de jeunes, aussi instructif que divertissant.

Et pourtant, votre jeune chroniqueur qui signe J.-P., et qui paraît très sympathique sur sa petite photo de gauche, nous a beaucoup déçus aujourd'hui, en illustrant sa rubrique avec sa photocopie du petit billet de la dénommée Brigitte Bardot, sur son amour incommensurable de nos compagnons fidèles et muets de tous les jours. Vraiment, le jeune J.-P. a dû se trouver à court d'imagination pour n'avoir rien d'autre à proposer à ses jeunes copains que la prose de notre pin-up nationale.

B.B. avait-elle vraiment besoin de ce petit supplément de publicité dans un journal qu'elle devrait se contenter d'acheter plus tard pour son jeune Nicolas ?

Soyez indulgents pour notre ami Jean-Paul. Nous connaissons bien l'histoire de cette lettre. Elle a été adressée, il y a un an à J.-P. par Brigitte Bardot, pour un bulletin que notre ami « ronéotait » à l'époque à quelques centaines d'exemplaires, avec des moyens de fortune. A cette occasion-là, Brigitte Bardot n'avait, croyez-vous, aucune préoccupation publicitaire.

UN AMI A L'HONNEUR



Des liens d'étroite amitié unissent « Pilote » à « Aviation Magazine ». Aussi sommes-nous très heureux de féliciter Pierre Laureys, directeur de cette publication, mais aussi brillant pilote de chasse et héros de la bataille d'Angleterre, qui vient d'être décoré de la Croix de la Valeur militaire, par le général Vallin.

NOTRE "SERVICE VACANCES"

Pour être sûr de ne pas manquer un numéro de « Pilote » pendant vos vacances, et de pouvoir faire notre grand concours « chasse-tampon » vous pouvez utiliser notre service « Pilote-Vacances ». Vous recevrez ainsi « Pilote » chaque semaine à votre nouvelle adresse.

Envoyez-nous pour cela, sous forme de chèque, de mandat, de versement à notre C.C.P. Paris 13 807-73, ou même en timbres-poste, la somme de :

2,40 NF pour 3 numéros (3 sem.) ;
3,20 NF pour 4 numéros (4 sem.) ;
4,00 NF pour 5 numéros (5 sem.) ;
4,80 NF pour 6 numéros (6 sem.) ;
5,60 NF pour 7 numéros (7 sem.) ;
6,40 NF pour 8 numéros (8 sem.).

Attention ! Indiquez bien la date à partir de laquelle vous serez à votre nouvelle adresse et la date de votre retour.

Ce service ne peut être fait qu'aux destinataires ne changeant pas leur adresse en cours de vacances.

Les photos qui illustrent ce numéro sont dues à :

Iskander - Dalmas - Roughel - Holmes - Serge de Sazo - Camera Press - Vachon - AFP - Jacques Guyot - Presse Sports - Blondel - Pat Smith.



M. POTTIER, CHAUFFEUR DE LA S.P.A., QUI A DÉJÀ CONDUIT AU REFUGE 30 000 CHIENS ET 150 000 CHATS EN 5 ANS, DEBARQUE UN CHIEN PERDU.



M. ET M^{me} RAFIN SORTENT, RAYONNANTS, AVEC « YOUKI », C'EST LE NOM QU'ILS ONT DONNÉ À LEUR NOUVEL AMI.

APRÈS SIX ANS, LA S.P.A. TRIOMPHE

"Le Bon Accueil" remplace la sinistre fourrière de Paris

A bout de six ans de lutte, la S.P.A. de Paris a obtenu la disparition de la fourrière municipale, cet entrepôt d'où les malheureuses bêtes errantes abandonnées, portaient obligatoirement pour les laboratoires où elles étaient soumises au cruel supplice de la vivisection, en vue d'expériences scientifiques trop souvent inutiles.

Pilote, qui s'honore de lutter contre le martyre de toutes les bêtes, ne peut que se réjouir de cette nouvelle. D'abord, elle est la preuve que la bonne volonté finit toujours par triompher. Ensuite, c'est un encouragement pour votre lutte contre l'inhumaine chasse à courre (voir notre encadré, colonne de droite).

Vous connaissez bien la S.P.A. (la Société Protectrice des Animaux), fondée en 1845, par le général comte Jacques Delmas de Grammont, reconnue d'utilité publique en 1860, et placée, à l'heure actuelle, sous le haut patronage du Président de la République. Vous savez que cette œuvre dont le « sigle » veut dire aussi : Sauver. Protéger. Aimer, possède 20 sections en province et des émules à l'étranger. Mais peut-être n'avez-vous jamais eu l'occasion de visiter le refuge de Gennevilliers, dans la banlieue parisienne ? Placée sous le vocable du « Bon accueil », et dirigée par le docteur-vétérinaire Faicourt, la maison peut recevoir environ 150 chiens et autant de chats. Les premiers sont logés dans des boxes individuels, sur des litières de paille renouvelée tous les jours, les autres, plus sociables, vivent tous ensemble dans une grande pièce vitrée, où ils se chauffent et s'étirent au soleil. Seul animal curieux : une chèvre, dont les maîtres ont dû se séparer et qui broute l'herbe de la cour en attendant d'être adoptée elle aussi.

S.O.S. ANIMAUX

Notre ami Jean-Paul, dont la rubrique « S.O.S. Animaux » est arrêtée pour la durée des vacances, nous demande de publier cet S.O.S. urgent : « Petite fille très malade, désespérée d'avoir perdu son chien, le dimanche 5 juin au stade Pershing, promet grosse récompense à qui le lui rapportera. Le chien, genre renard roux, est de taille moyenne. Son poil est blanc, il a une petite tache blanche sur chacune des pattes de devant et une verrue sur la tête. Prévenir M. Sigonney, 150, rue de Charenton, Paris (12^e). DID. 25-99.



ROBERT PAPE, L'UN DES QUATRE « SOI-GNEURS » DU REFUGE, SAIT SE FAIRE AIMER DE SES PENSIONNAIRES. IL LE LEUR REND BIEN.

Car tel est le but du refuge : héberger provisoirement les animaux, les secourir, les soigner éventuellement (il y a une infirmerie, munie de rayons ultra-violet pour fortifier les bêtes déficientes) et leur trouver de nouveaux maîtres qui s'attacheront à eux et leur feront oublier la tristesse et la faim.

LE VIEIL ARTISAN RETROUVE SON "CORNAUD"

Quand nous sommes arrivés, à Gennevilliers, l'une des deux camionnettes de l'œuvre qui, sans arrêt, parcourent la ville et la grande banlieue, pour recueillir les errants et les abandonnés, apportait justement les neuf derniers pensionnaires, respectés de la fourrière, qui ne sauront jamais à quel sort horrible ils ont échappé.

Mais, il est un homme qui ne l'ignore

pas : ce vieil artisan en casquette qui, les larmes aux yeux venait annoncer à Madame Marguerite, au bureau des entrées, la perte de son fidèle compagnon, « corniaud » noir et blanc, eut la joie de le voir justement arriver. Je ne sais pas qui était le plus heureux, du chien ou de l'homme, en se retrouvant.

Parmi, les autres chiens amenés de la fourrière, un autre a trouvé sa chance immédiate : un « papillon » qui, une heure après, est reparti dans les bras de M. et Mme Rafin. Il remplacera dans leur pavillon, à Antony, une petite chienne morte il y a trois mois.

Il ne sera pas, pour autant, perdu de vue à la S.P.A. Si chacun peut adopter un animal en présentant une pièce d'identité, une quittance de loyer et en versant une modeste obole destinée à défrayer le refuge

15 JOURS SUPPLÉMENTAIRES POUR LA PÉTITION CONTRE LA CHASSE À COURRE

A la demande de nombreux lecteurs, désireux de profiter de leurs vacances pour faire remplir leurs listes de pétitions contre la chasse à courre, nous reculons la date limite des envois au 15 juillet. Bien sûr, ceux qui ne pensent pas pouvoir trouver, sur les lieux de leur villégiature des adhérents supplémentaires, peuvent dès maintenant nous expédier les bulletins remplis. Mais nous sommes certains que ces quinze jours supplémentaires permettront à beaucoup de recueillir de nouvelles signatures.

des frais de nourriture, il n'en reste pas moins vrai que pendant un délai légal de trois ans, le chien ou le chat adopté peut être réclamé par son vrai propriétaire s'il s'agit d'une bête perdue. De plus, à intervalles réguliers, un inspecteur de la S.P.A. viendra au nouveau domicile de l'adopté, vérifier s'il est convenablement traité et aimé.

Car c'est cela, au fond, le principal. Plus peut-être encore que de soupe, nos animaux familiers ont besoin de protection et de tendresse. C'est l'appel désolant qu'on peut lire dans les yeux qui se fixent sur tous les visiteurs du refuge :

— Toi qui viens me voir, me sortiras-tu de derrière ces barreaux ?

CHARLES BLONDEL.

CE LYCÉEN (MODESTE) A SAUVÉ DEUX PERSONNES



LE 15 mai dernier, face à l'Hôtel de Ville, un homme se noyait dans la Seine. Aidé par un Nord-Africain, un jeune homme qui passait n'hésita pas à plonger (sous les yeux d'un agent éberlué) et réussissait à ramener le désespéré. Puis, le courageux sauveur pratiquait la respiration artificielle en attendant l'arrivée de police-secours.

Le 6 juin, près des Rochettes (S.-et-M.), un éclaireur de la troupe Montaigne était en difficulté au milieu de la Seine. Calmement, son chef de patrouille arriva auprès de lui et, le soutenant et le calmant, le ramena sain et sauf sur la rive.

Dans les deux cas, le jeune sauveteur était le même : Didier Gustin, 15 ans, demeurant chez ses parents, 218, rue Saint-Jacques, à Paris, élève de 4^e B à l'annexe du lycée Montaigne, rue des Cordelières (13^e).

C'est là que nous l'avons vu, félicité, photographié. Mais Didier, grand garçon brun et frisé, qui porte déjà quelques poils de barbe au menton, est un modeste :

— Sauver quelqu'un en difficulté est un devoir, dit-il. Il n'y a pas de quoi s'en vanter.

Et d'ailleurs, c'est seulement par les journaux que les parents de Didier ont appris son double geste héroïque : il ne leur en avait même pas parlé.

Mais au lycée, tous ses camarades l'ont acclamé et nous ont dit leur joie de voir sa photo dans « Pilote ».

RIVIÈRE : "la roulette tourne"

ALLONGE sur un lit étroit, Roger Rivière offre ses jambes aux mains du masseur. Un journaliste l'interroge auquel il répond par monosyllabes. L'esprit du champion est ailleurs. Il songe à la suite de ce Tour de France, à la menace des Belges qui se révèlent très dangereux ; il songe aussi au récent passé, à ce télégramme alarmant adressé par ses soins aux lecteurs de « Pilote » après sa défaite de Forli. Ce jour-là, Rivière avait touché le fond de la détresse : la course contre la montre durait depuis une quinzaine de kilomètres lorsqu'une douleur soudaine, localisée au niveau des reins, l'obligea à ralentir : « Je suffoquais littéralement, m'expliquait Rivière, au départ du Tour. J'étais incapable de fournir un effort valable, incapable de résister à la pression de Jacques Anquetil et d'Ercole Baldini ! J'ai entrevu la catastrophe, et mon désarroi s'est accentué en-

core lorsqu'un docteur italien m'a mis en garde contre les efforts de toute nature. Je souffrais d'une déviation de la colonne vertébrale, laquelle engendrait une paralysie partielle du grand sympathique et du parasympathique. J'en souffre d'ailleurs encore mais le mal va diminuant. »

De retour à Paris, Rivière consulta un spécialiste des maladies osseuses qui lui confirma le diagnostic de son confrère italien, et lui conseilla six séances de kinésithérapie. Après deux séances douloureuses, l'état du champion du monde s'était amélioré suffisamment pour que le praticien fut en mesure de laisser ce dernier partir dans le Tour.

Lorsque Rivière eut confirmé sa participation à la grande épreuve française, Marcel Bidot, directeur technique de l'équipe de France, lui demanda un entretien. Les deux hommes s'isolèrent dans une cabine du Parc des Princes afin d'évoquer les problèmes multiples de l'équipe de France. En premier lieu, Marcel Bidot adressa à son capitaine quelques reproches :

— Je considère, lui dit-il, que ton programme pré-Tour de France a été mal conçu. Tu as trop couru sur les pistes, à Milan, à Cologne, à Caen. Une telle préparation ne convient pas à l'effort du routier. »

Le champion concéda que son manager avait peut-être commis l'erreur de signer en son nom un trop grand nombre de contrats mais il ajouta aussitôt ce que les lecteurs de « Pilote » savent depuis deux mois :

— Je n'ai jamais été si sérieux dans mon travail, jamais je n'avais préparé une course avec autant de minutie. Ayez confiance, Marcel, si ma colonne vertébrale tient le coup une semaine, et je l'espère, je ne vous décevrai pas !

Ainsi parlait notre ami six jours avant le départ du Tour...

DES RESPONSABILITÉS PARTAGÉES

En matière de cyclisme, la tactique laisse une large place à l'improvisation. Tous les soirs, depuis Lille, Marcel Bidot et Roger Rivière se réunissent dans une chambre afin de faire le point. Le directeur technique a donc organisé l'équipe de France — 14 coureurs — de la manière suivante : Rivière partage le titre de coureur protégé avec Henry Anglade. Par coureur protégé, il faut entendre celui qui sera attendu après un incident de course (crevaisson, chute, incident mécanique) mais qui ne sera pas tenu d'attendre les autres. De plus, le « coureur protégé » est habilité à requérir, à tous moments, l'aide et le secours de ses coéquipiers.

Dans cette équipe solide, car la formation « tricolore » paraît très solide, Mastrotto jouit d'un statut particulier. Bien qu'il ne soit pas reconnu comme un leader définitif, le Pyrénéen jouit de la confiance de Marcel Bidot. Celui-ci lui demande de passer à l'attaque sur les routes bretonnes, avant si possible, afin de prendre une option sur le maillot jaune et de placer les champions étrangers dans une position défensive. En fait, Marcel Bidot refuse de placer tous ses œufs dans le même panier. Il pense avec nous que Rivière est très capable de gagner ce Tour de France mais ses fonctions l'obligent à considérer dans son ensemble le problème de l'équipe de France : diriger c'est prévoir dit la sagesse des nations et Marcel Bidot est bien obligé de prévoir le cas où Roger Rivière marquerait un fléchissement. C'est pourquoi il incite Mastrotto mais aussi Cazala à prendre les devants, à s'installer parmi les premiers du classement général.

Cette dispersion des forces n'a pas obtenu l'assentiment complet de Rivière qui préférerait, on le conçoit, bénéficier des avantages accordés au leader unique, mais le Stéphanois espère conquérir ce titre avant les Pyrénées, et à la force du jarret :

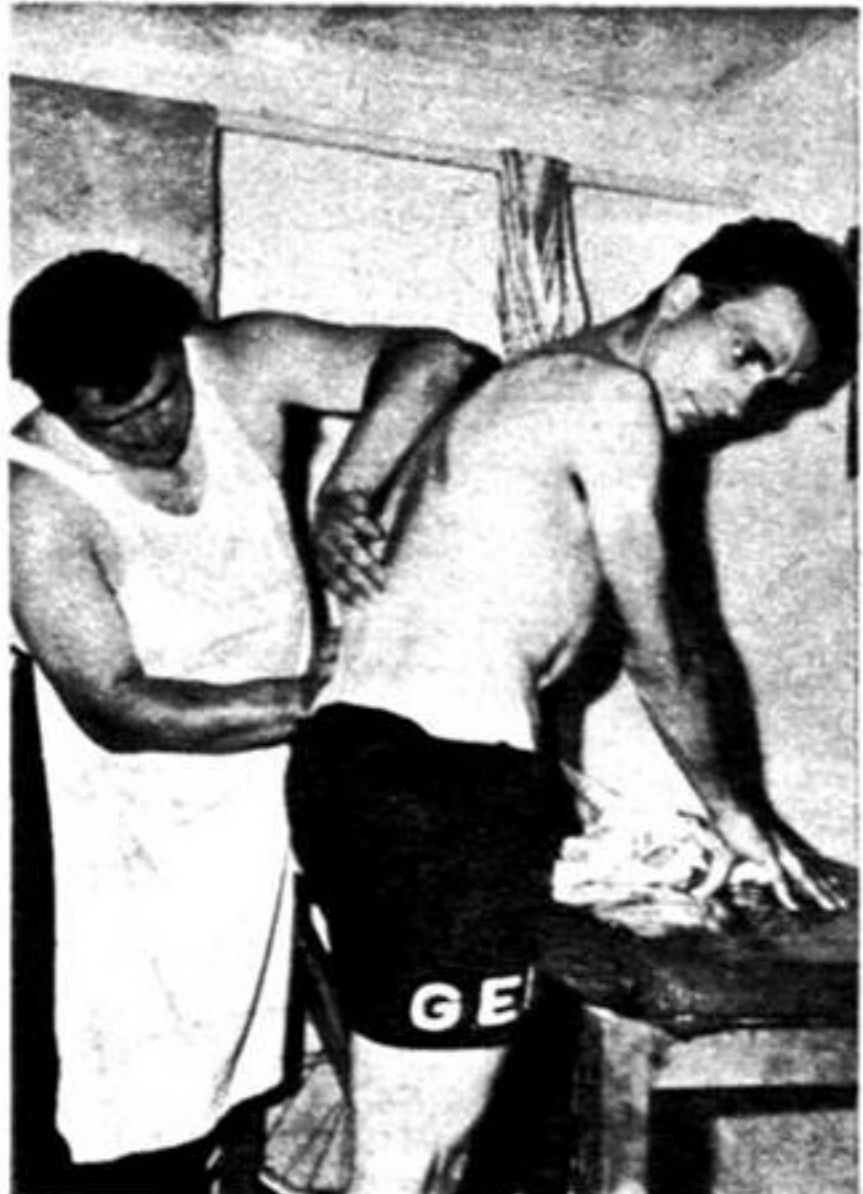
— Je compte sur la grande étape pyrénéenne et sur celle de l'Izoard pour distancer Hoevenaers et Adriassens, nous expliquait-il un de ces derniers jours. Ensuite, je m'occuperai de Massignan et Nencini dans la grande course contre la montre.

Mais il est un coureur inattendu — pour certains seulement — qui inquiète Rivière ; il s'agit du Britannique Simpson, en passe de réaliser une magnifique performance.

La roulette tourne, il ne reste plus qu'à surveiller la bille : le mot est de Rivière, soi-même.

De notre envoyé spécial :
PIERRE CHANY

ENTRE CES 2 PHOTOS IL A DIT OUI...



A Cologne, avant son match contre Ruegg, un soigneur allemand masse Rivière, qui n'a pas encore pris sa décision.

A Paris, trois jours après, M. Queguinier, masseur ostéopathe rassure Rivière. Le champion du monde, malgré ses vertèbres bloquées, pourra prendre le départ du Tour.



NOTRE AMI « BOUBOU », TOUJOURS LE PREMIER SUR LA LIGNE D'ARRIVÉE.

AVEC LES RESQUILLEURS DE LA GLOIRE

AINSI commence donc mon Carnet de Bord du Tour de France 1960. Ma voiture va bien. Je l'ai baptisée : « Mlle Pilote ».

J'ai fait peindre sur la voiture pour la rendre encore plus docile RADIO-LUXEMBOURG, afin que nul n'en ignore, et puis ce qui lui a fait très plaisir « PILOTE », le nom de notre journal. Toute prête, toute fringante, elle a commencé par vouloir faire du 100 à l'heure pour rejoindre le départ à Lille. C'est alors, qu'un motard du Tour nous a rattrapé avec sa puissante moto B.M.X. et nous a rappelé que la vitesse était limitée... jusqu'à Lille, ville de départ. Je l'avais oublié, pardon monsieur Buron.

Là, à Lille, je me suis penché sur le problème de ce Tour 1960 que nous avons déjà attaqué maintenant. Déjà, de jeunes

nous suivons la Grande Boucle, nous sommes par là même des sorciers ? Non. Il est certain qu'un reporter placé dans la caravane est mieux renseigné que vous chers amis, qui regardez passer les coureurs ou les apercevez quelques instants à l'étape du balcon de l'hôtel. Mais dites-vous bien que chaque coureur, est un mystère pour nous. Certes, on peut imaginer ce qu'il va faire ou plutôt ce qu'il devrait faire, mais souvent nous sommes très nettement à côté de la question. Exemples : l'an dernier, je n'ai pas compris le renoncement de Rivière et d'Anquetil qui se sont, en quelque sorte, retirés de la course au béné-

POUR CONDUIRE MLE PILOTE

1. Rester assez éloigné du volant les jambes bien allongées et les bras détendus.

En cas de choc vous ne risquez pas d'être projeté sur ledit volant et vous protégez (ainsi en vous appuyant avec les bras) votre cage thoracique.

2. Vous respirez mieux si vous dégrafez votre ceinture, on a constaté en effet que bien de mauvaises digestions et la somnolence de certains conducteurs ayant pris la route après le déjeuner étaient provoquées par la compression de la ceinture trop serrée à la taille.

3. Regardez toujours très loin, plus loin que le capot de votre voiture. Vous ajustez mieux la route et surtout vous voyez mieux venir l'obstacle, en l'occurrence un spectateur qui traverse ou un coureur qui tombe.

Ce qui est très important aussi, ne pas se laisser griser par l'ambiance enivrante du Tour, les applaudissements, la vitesse, les coups de sifflet de motards, etc.

A la semaine prochaine.

De notre envoyé spécial : ANDRÉ BOURRILLON

« Pilotes » qui font la « chasse à Boubou » m'avaient photographié cent fois, tandis que de futurs lecteurs me demandaient si j'avais des exemplaires du journal dans la voiture. Hélas ! non.

Il y a des gars rusés dans ce Tour, comme dans la plupart des autres.

— Il arrive qu'un coureur me demande avant le départ où je fais ma prochaine émission.

Je lui explique que c'est par exemple au 42^e kilomètre à tel endroit.

— « Merci Boubou ». Ce n'est que beaucoup plus tard que je comprenais la raison de cette demande.

En effet, le coureur en question s'arrange pour passer exactement au 42^e kilomètre en tête du peloton, je cite naturellement son nom et, c'est ainsi qu'il se fait tranquillement sa petite publicité auprès du Grand Public. Pas bête comme raisonnement. Ils sont attendrissants, ces resquilleurs de la gloire.

Une fois encore, on m'a posé tout à l'heure sur la route la question traditionnelle :

« Dites donc, à votre avis Boubou, qui va gagner le Tour cette année ? »

« Essayez donc vous-même de répondre. »

Vous croyez peut-être que, parce que

Photographiez « Boubou » sur la route. Les 10 meilleures photos vaudront chacune un abonnement d'un an à « Pilote » pour leurs auteurs !

OBJETS
GONFLABLES
pour
LA PLAGE

BOUÉES
BALLONS
ANIMAUX
MATELAS
PISCINES
CANOES

inaltérables
au soleil et
à l'eau de mer

GRAND CONCOURS de la plus belle photographie

SEVYLOR

1^{er} PRIX UN TÉLÉVISEUR Océanic

2^e PRIX un transistor Picnic Océanic

UN CADEAU SOUVENIR
1 BOUSSE SEVYLOR
à chaque participant

RÈGLEMENT — DATE : 1^{er} Juillet au 15 Octobre. PRIX : Le concours est doté d'un premier prix d'une valeur de 1.500 N.F., un téléviseur 54 cm "Océanic", d'un 2^e prix d'une valeur de 250 N.F., un transistor "Picnic" Océanic. Chaque participant recevra un cadeau souvenir 1 boussole SEVYLOR. PHOTOGRAPHIE : Les concurrents devront faire parvenir à SEVYLOR — B.P. 55 SAINT-OUEN (Seine) — (avec leur adresse, le bon de participation et un timbre de 0,25 non collé) une photographie représentant une scène, un paysage, une ou plusieurs personnes, un ou plusieurs

enfants utilisant un objet gonflable SEVYLOR : BOUÉES, BALLONS, ANIMAUX, MATELAS, CANOTS, PISCINES (chaque objet comporte le label de l'oursin SEVYLOR). Les photos pourront être en noir et blanc, ou en couleurs (sauf les diapositives) et d'un format n'excédant pas 13 x 18 cm. JURY : Le jury de 5 membres sera composé des délégués de SEVYLOR, de la presse et de la publicité. Le contrôle du concours sera assuré par Maître SAMPRE, huissier à Paris. Les photos seront jugées souverainement en tenant compte de l'originalité ainsi que de la disposition de l'objet SEVYLOR dans son élément d'utilisation.

LA MARQUE SEVYLOR EST LA GARANTIE D'UN OBJET DE QUALITÉ

BON PARTICIPATION AU
CONCOURS SEVYLOR
PILOTE B. P. 55 — SAINT-OUEN (Seine)



Michel TANGUY



DESSINS : UDERZO

TEXTE : J.M. CHARLIER



MISSION TERMINÉE!!!
JE L'AI EU !!!



MAIS JUSTE À L'INSTANT
OÙ LE JET INCONNU
JAILLIT EN 'CHANDELLE'
DE LA VALLÉE OÙ IL
VIENT DE PLONGER...

RADARISTE AU
PILOTE : LE "SPOT"
VIENT À NOUVEAU DE
DISPARAITRE DE L'ÉCRAN!
JE N'Y COMPR...

OH!...LÀ...
REGARDE!...



INSTINCTIVEMENT, MICHEL TANGUY
A OUVERT LES GAZ EN GRAND
ET SE RUE DANS LE SILLAGE DE
L'AVION INCONNU... LE PILOTE
DE CELUI-CI, GÊNE PAR LE SOLEIL
ET LA VUE MASQUÉE PAR SON
PROPRE APPAREIL N'A PAS
APERÇU LE T-33.

BON SANG! C'EST LUI!
C'EST LE ZINC QUE
J'AI REPÉRÉ AU RADAR!

EXACT, PAPA!... ET CE N'EST PAS UN TAXI
DE CHEZ NOUS! JAMAIS VU CETTE SILHOUETTE!
ET PAS LA MOINDRE IMMATRICULATION!...
...LAVERDURE! C'EST UN DES
SALOPARDS QUI
ONT ENVOYÉ
DARNIER ET
S'HÉLIER AU
TAPIS!!!
J'EN SUIS SÛR!...



SANS MÉFANCE ET SE
CROYANT SEUL DANS LE
CIEL, KUBNIK AMORCE
UN VIRAGE.....

JE VAIS FAIRE UN
DERNIER PASSAGE AU
DESSUS DU LAC GÉLÉ POUR
M'ASSURER QUE LE TYPE
QUE J'AI "MOUCHÉ" EST
BIEN K.O.... IL S'AGIT
PEUT-ÊTRE D'UNE
FEINTE ...



COLLÉ DANS SON SILLAGE
ET MANOEUVRANT POUR
RESTER INVISIBLE, LE
PLUS LONGTEMPS POSSIBLE,
MICHEL TANGUY SERRE
DE PLUS EN PLUS SON
ADVERSAIRE ...

JE ME DEMANDE CE QU'IL A À PLONGER
DANS CETTE VALLÉE! IL Y A PEUT-ÊTRE
REPERÉ. QUELQUE CHOSE ?!!!

ON VERRA ÇA PLUS TARD!...
RÉGLONS D'ABORD LE COMPTE
DE CET ASSASSIN!... JE VAIS LE
CUEILLIR AU VOL À LA SORTIE
DE CE TROU !!!



KUBNIK A PIQUÉ UNE
NOUVELLE FOIS VERS LE
LAC GÉLÉ, MAIS, ALORS
QU'IL SURVOLE LA
SURFACE ENNEIGÉE...

TOUT VA BIEN! MON GIBIER
A SON COMPTE ET... OH!... ENFER!
LÀ!... SUR LA GLACE!... IL Y A
UNE AUTRE OMBRE
QUE CELLE DE MON
ZINC!!!



OH! UN AVION FRANÇAIS!...
DAMNATION! JE ME SUIS FAIT
"COIFFER" COMME LE DERNIER DES
ÉLÈVES PILOTES!... IL FAUT QUE
JE SORTE DE CE TROU!!!



VAS-Y MICHEL!
TU LE TIENS!!!

AVEC CES ROCHERS
PARTOUT, AUCUNE ÉVOLUTION
POSSIBLE!... MA SEULE CHANCE,
M'OUVRIR UN PASSAGE
DE FORCE!!!

l'école des aigles

RESUME. — Un jet mystérieux vient d'abattre Saint-Hélier, pilote de Meknès, dans l'Anti-Atlas. Mais un T. 33, monté par Tanguy et Laverdure, croise dans les environs...

GÊNÉ PAR LES PAROIS ROCHÉUSES, INCAPABLE DE MANŒUVRER, LE JET INCONNU SE TROUVE OBLIGÉ DE SE FAUFILER JUSTE SOUS LES CANONS DU T-33... A BOUT PORTANT, MICHEL TANGUY LÂCHE SA RAFALE !...

TOUCHÉ !!

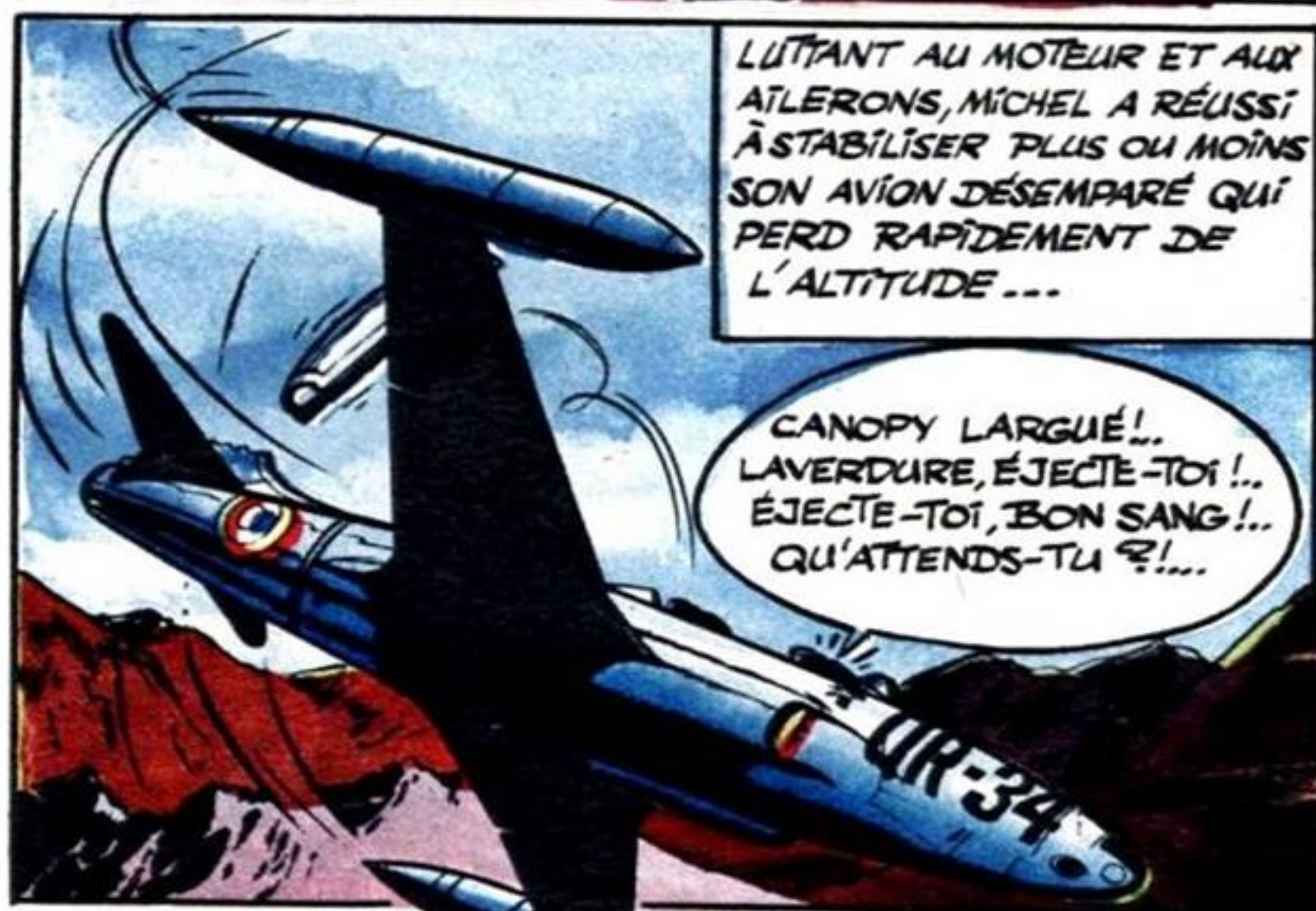
MAIS, EMPORTÉ PAR SON DESIR D'AJUSTER SON TIR DU PLUS PRÈS POSSIBLE, MICHEL S'EST LITTÉRALEMENT JETÉ SUR SON ADVERSAIRE, AU RISQUE DE S'ÉCRASER CONTRE LA MONTAGNE... À L'ULTIME SECONDE, IL DÉGAGE BRUTALEMENT MAIS LE PILOTE ENNEMI A PERDU LE CONTRÔLE DE SON APPAREIL, DÉRAPE VIOLEMMENT, ET...

MICHEL !!!
ATT... OH !!!



L'EMPENNAGE !... IL NOUS A CISAILLÉ L'EMPENNAGE !... CANAILLE !... TU L'AS MOUCHÉ MAIS IL TIEN LE COUP !... IL S'ENFUIT !...

LE ZINC NE GOUVERNE PLUS !... JE N'ARRIVE PLUS À LE TENIR !... SAUTE !... JE LARGUE LE CANOPY !...



LUTTANT AU MOTEUR ET AUX AILERONS, MICHEL A RÉUSSI À STABILISER PLUS OU MOINS SON AVION DÉSEMPARÉ QUI PERD RAPIDEMENT DE L'ALTITUDE...

CANOPY LARGUÉ !... LAVERDURE, ÉJECTE-TOI !... ÉJECTE-TOI, BON SANG !... QU'ATTENDS-TU ? !...



?! ? MON DIEU !... IL A MANŒUVRÉ LE DISPOSITIF D'ÉJECTION ET IL EST TOUJOURS LÀ ! LA CHARGE D'ÉJECTION N'A PAS ÉCLATÉ !!!

MICHEL !... LAISSE-MOI !... SAUTE ! SAUTE !!



MICHEL A DEVINÉ, PLUS QU'IL N'A ENTENDU, L'ADJURATION DE SON CAMARADE !... MAIS SA DÉCISION EST PRISE !...

CESSE DE BRATLER !... SI TU T'IMAGINES QUE J'ABAN- DONNE LES COPAINS COMME ÇA !...

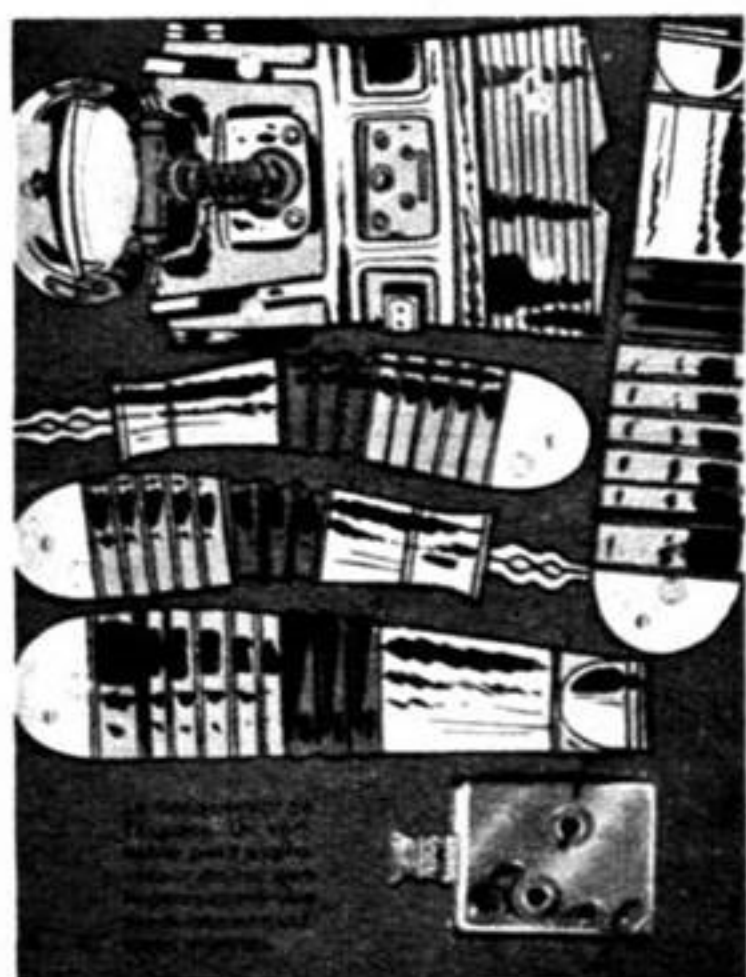


LÀ !... CE LAC GELÉ !... C'EST MON UNIQUE ESPOIR !... IL FAUT QUE J'ARRIVE À PLAQUER CE DAMNÉ BAHUT, JUSTE DESSUS ET EN PRIANT POUR QUE LA GLACE RÉSISTE !... HE !... CETTE TACHE ROUGE AU CENTRE !... QU'EST-CE QUE C'EST ?...



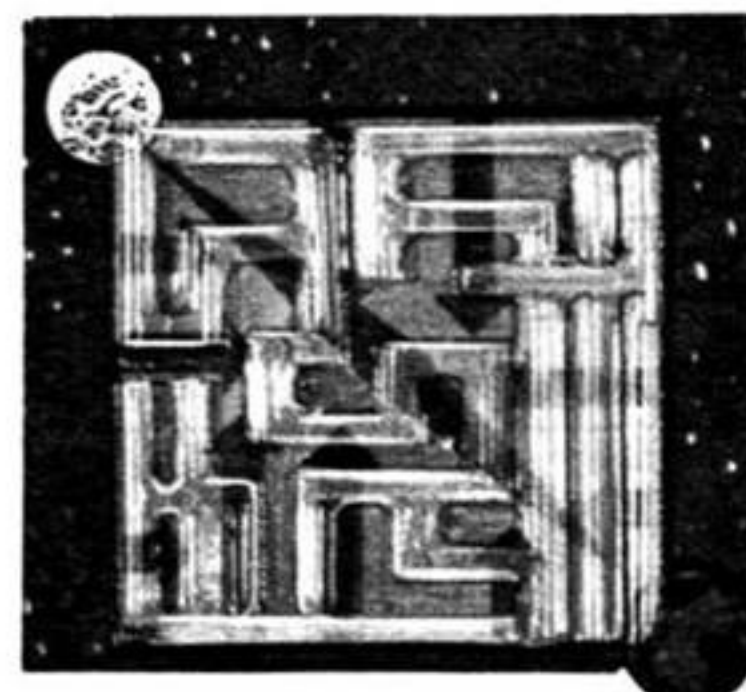
5 JEUX CAPTIVANTS pour 2 NF

*incroyable
fascinant*



Un explorateur animé

D'un coup de ciseaux tu dégageras les rivets contenus dans l'alvéole en matière plastique; ils te permettront d'assembler les membres et le tronc de l'explorateur. Un logement a été prévu pour que tu puisses glisser ta photo dans le casque. Anime ce petit personnage qui te ressemble et te voilà conquis à une bien sympathique marotte.



Un parcours terre-lune

Tu rivaliseras d'adresse pour diriger ta fusée à travers les traquenards d'un labyrinthe en matière plastique transparente. Tu affronteras tes amis en de passionnants tournois et tu pourras prétendre, par tes victoires, au titre de Chevalier de l'Espace.



Des étiquettes intersidérales

Pour les voyages que tu entreprendras dans le cosmos. Tu les fixeras à tes valises ou à ton car-table et tu jugeras du spectaculaire effet produit.

Découpe ou recopie ce bon. Envoie-le rempli avant le 15 juillet 1960 au Club du Nouveau Jouet, Boîte Postale 291-09, Paris 9. Si ces jeux ne te plaisent pas suffisamment, renvoie-les, tu seras remboursé.

MAIS TU VERRAS, TU SERAS EMERVELLE



Un passeport pour la lune

Te permettra de franchir d'un bond les 380 000 kms qui te séparent du monde de demain. Le feuilleter, c'est vivre l'épopée de la conquête de l'espace et en percer les secrets.



Des timbres

Pour ton courrier interplanétaire. Tu les colleras sur tes lettres, tes cartes postales, tes cahiers. Ils intrigueront tes amis et rehausseront ton prestige.



Voici mon Nom _____

Prénom _____

Rue _____ No _____

Ville _____ Département _____

Je désire recevoir rapidement 5 jeux nouveaux en couleurs sur l'astronautique. Je joins (à l'intérieur de mon enveloppe) 2 NF en timbres poste non oblitérés pour paiement des jeux et des frais d'envoi.



Avec cinq mille fusées, nous ferions un ruban réflecteur de 500 km de large. Paris vivrait dans un éternel climat de Côte d'Azur. Une végétation tropicale pourrait alors pousser au pied même de la tour Eiffel...



500.000 tonnes de poussière pourraient faire pousser...

... DES PALMIERS A PARIS

On verra des champs d'orangers dans la banlieue de Clermont-Ferrand, et les Lyonnais prendront le frais sur leurs places plantées de majestueux platanes. Paris aura enfin le droit de savourer les délices qui font actuellement le privilège du climat niçois. Et cela parce que la Terre se sera donné un fantastique ruban de poussières blanches qui, tel l'anneau de Saturne, ceinturera éternellement notre planète, tout au long de sa course cosmique... Cette étonnante histoire aura commencé par un rêve.

Sur la route de Novgorod à Leningrad, un automobiliste regarde l'immense plaine qui se dessine confusément sous la légère clarté de la pleine lune. Il éteint ses phares, afin de se rendre compte si le clair de lune suffit à lui révéler la route. Cet automobiliste est le jeune ingénieur Valentin Tchereknov. Voilà seulement trois minutes, il était tout à la pensée du système électronique qui devrait être sa première grande réalisation. Et, maintenant, la Lune est venue lui suggérer un tout autre problème. « Pourquoi ne créerions-nous pas une lumière qui relaterait le Soleil lorsque celui-ci disparaît à l'horizon, et qui serait plus puissante, plus chaude que le clair de lune ? » Telle est la question qui, désormais, occupe jusqu'à l'envahir l'esprit de Tchereknov. Après tout, la Lune n'est rien d'autre qu'un obstacle arrêtant le rayonnement du Soleil. Elle joue à la manière d'un piège qui s'approprie des rayons solaires, gardant pour elle la plus grosse part de cette lumière. Mais, comme le mur qui se trouve en face de notre demeure, elle réfléchit un petit pourcentage de la lumière dérobée. Alors, l'idée de construire un réflecteur plus proche de la Terre se présente à l'esprit de Tchereknov. Il faudrait, se dit-il, que ce réflecteur entoure complètement notre planète, et aussi qu'il ne revienne pas à un prix exorbitant. Désormais, le rêve est solidement ancré; il ne lâche plus le jeune technicien. Dans certains cercles scientifiques, on hausse les épaules. Pourtant, quelques savants soviétiques s'intéressent à l'utopie. Ils aident Tchereknov dans ses calculs. Sur dix feuilles de papier, les formules dansent, les croquis s'animent dans une cavalcade de fusées. On voit des palmiers alignés en rang de bataille qui montent à l'assaut des régions froides. Les icebergs de l'Arctique fondent. Sur l'Alaska, la Groenland et la Sibérie glacée, Tchereknov jette des épis de blé.

LE "PROJET DES NUITS BLANCHES"

Alors, l'Académie des Sciences de Moscou annonce qu'elle s'intéresse sérieusement au projet de Valentin Tchereknov. Les journaux de tous les pays du monde évoquent le « projet des Nuits Blanches ». Me voici à Moscou, où je cherche à joindre Tchereknov. Il n'est pas dans la capitale soviétique, mais quelque part en Sibérie, assistant à une conférence « très importante ». Finalement, je ren-

contre un proche collaborateur de l'homme au ruban cosmique. Je vous livre, lecteurs de « Pilote », les conclusions détaillées de Tchereknov :

« Nous tisserons autour de la Terre un anneau formé de fines poussières de craie ou de plâtre. Les astronautes assurent que nous pouvons satelliser ces poussières, alors, aucune inquiétude. Des fusées s'envoleront de la Terre; dès qu'elles auront atteint l'altitude de 1 200 kilomètres, elles se mettront en orbite comme des satellites. Une soufflerie d'air comprimé projetera la poussière, qui s'étirera en ruban. J'ai calculé qu'avec un kilo de poussière, je puis couvrir 5 000 mètres carrés de ruban. Au moment où la première fusée aura épuisé sa charge, une deuxième fusée entrera déjà en action et tissera un nouveau morceau du voile. Tout bien pesé, dit Tchereknov, j'estime que 500 000 tonnes de poussières me suffiront pour tendre un ruban de 100 kilomètres de large tout autour de la Terre, en passant exactement par l'axe des pôles. Cinq cent mille tonnes de charge, cela représente mille fusées super-puissantes... On doit pouvoir créer cette flotte cosmique. Et puis, l'enjeu ne vaut-il pas la chandelle ? »

UN TRAIN DE MILLE FUSÉES

Tchereknov a refait vingt fois ses opérations; il a posé de dix manières différentes ses équations... Et la même réponse apparaît. Mille fusées de 500 tonnes de charge utile + 500 000 tonnes de vulgaire craie blanche = un ruban réflecteur de 100 kilomètres de large qui dirige vers la Terre une quantité de chaleur et de lumière solaires correspondant à une puissance de 270 milliards de kilowatts (plus de 10 000 fois la puissance totale de toutes les centrales électriques françaises). Retournez le problème sous tous ses angles, et vous aboutissez à ce fait que mille fusées transportant des poussières équivalent 10 000 fois notre parc de centrales électriques construites depuis cinquante ans. Si nous voyons plus grand encore, et que nous voulions nous envelopper d'un ruban de 500 kilomètres de large, notre planète recevra indéfiniment, en chaleur et en lumière, 50 000 fois la puissance totale de nos centrales électriques françaises. Il n'en coûtera que cinq mille fusées. Le bénéfice sera prodigieux : le blé et la vigne pousseront sur les rives de l'Arctique. Fini le Grand Nord désert et inhospitalier ! La vague verte de la végétation et de la vie défermera les icebergs. Les trois quarts de la France jouiront du climat de la Côte d'Azur. Et le jour éternel s'installera sur notre Terre. Au cœur de ce qui est encore la nuit de 1960, une lumière de 30 à 200 lux nous tombera naturellement de ce fantastique réflecteur. 200 lux, c'est bien plus qu'il ne nous en faut pour lire un livre, puisque nous nous tirons très bien d'affaire avec 50 lux. Nous vivrons sans doute ce colossal effort de domestication de notre vieille Terre, qui pourra alors nourrir une population infiniment plus importante que l'humanité actuelle.

Mille fusées et 500 000 tonnes de plâtre suffiraient pour tisser un ruban réflecteur autour de la terre. La nuit disparaîtrait.



APPRENEZ A DÉCOUVRIR les "Pays sous la mer"



En « plongée libre », ce chasseur sous-marin a réussi une belle prise. Mais ce n'est pas sur les côtes d'Europe, bien sûr !

VOUS vous préparez à partir en vacances et, pour beaucoup d'entre vous, ces semaines de détente vont se dérouler au bord de la mer. Quelles joies merveilleuses et saines n'attendez-vous pas des baignades et de tous les jeux de la plage ! Mais n'est-ce pas plutôt le moment, si vous n'en êtes pas encore un adepte, de découvrir le plus passionnant des sports qui se puisse pratiquer dans l'eau : l'exploration sous-marine ?

Tout près de la grève, à quelques mètres du rivage, les merveilles du Monde du Silence vous attendent, les algues et les poissons aux mille couleurs, des plaines et des vallées insoupçonnées vous vaudront tant d'enchantements.

C'est le « Pays sous la mer » qui attend votre visite. Alors, pourquoi en retarder encore la découverte ?

Ce n'est sans doute pas l'achat du matériel qui sera un obstacle à votre désir d'aventure : pour un débutant, il suffit d'acquiescer un masque, un tube respiratoire et des palmes pour être parfaitement équipé ; et il vous en coûtera de 40 à 60 NF environ pour le tout.

ENTRAÎNEMENT EN TROIS TEMPS

Il y a pourtant une condition indispensable qu'il vous faut respecter, c'est d'être un bon nageur. Bien sûr, les spécialistes affirment qu'au contraire un sujet qui ne sait pas nager et à qui l'on apprend « d'abord » les techniques de la plongée arrive plus facilement à la natation. Mais ceci nécessite des leçons, un moniteur, du temps... et vous allez partir. Alors, il est nécessaire que vous soyez un bon nageur ; pas un champion, mais un garçon parfaitement à l'aise dans l'eau, calme, détendu, sûr de soi.

Alors, vous êtes prêt à quitter la surface pour découvrir cette impression d'évolution facile, sans pesanteur, sans verticale, et découvrir surtout que sous l'eau on est... libre comme l'air !

Mais avant d'effectuer votre première plongée, il n'est pas inutile de vous accoutumer à cette vie nouvelle et à sa pratique. Retenez donc trois points essentiels :

1) Vous devez vous habituer au port du masque. Pour cela, vous pouvez, tout simplement, vous asseoir ou vous agenouiller non loin du rivage et plonger votre tête sous l'eau, sans nager. Regardez autour de vous et, déjà, vous serez émerveillé !

2) Il faut maîtriser votre respiration. Entraînez-vous à respirer avec le tube, toujours immobile, puis en nageant à surface et en regardant le fond. Entraînez-vous aussi à garder votre souffle pour effectuer des plongées. Pour cela, sachez bien que vos poumons contiennent assez d'air pour tenir plusieurs minutes ; il n'est pas question pour vous d'y parvenir maintenant, mais en restant calme et sûr de vous, vous pouvez faire beaucoup mieux que vous le croyez.

3) Enfin, nous ne saurions trop vous conseiller d'oublier la bonne vieille brasse pour pratiquer le crawl ou l'indienne, nages plus « naturelles » et plus pratiques sous l'eau (le port des palmes vous y mènera d'ailleurs automatiquement).

DE LA PLONGÉE LIBRE AU SCAPHANDRE AUTONOME

Après quoi, il ne vous restera plus qu'à partir à la découverte. Mais il faut insister encore sur une recommandation essentielle : lors de ces premiers départs, ne vous risquez pas à plonger seul. Ce serait d'une grande imprudence !

Retenez aussi les conseils que nous vous avons donnés dans le N° 21 de « Pilote » et qui concernent l'hydrocution. Méfiez-vous des digestions lourdes autant que de l'affaiblissement qui vous guette si vous êtes depuis trop longtemps à jeun, ne prenez pas de bain de soleil avant d'entrer dans l'eau et si, malgré tout, vous sentez des fourmillements, des picotements, des tremblements, revenez vite mais sans vous affoler vers le rivage : la prudence l'ordonne !

Ces quelques conseils, très brefs, constituent l'A.B.C. de ce qu'il faut savoir pour débuter dans l'exploration sous-marine, ou du moins ce qu'il est interdit d'ignorer avant de prendre le masque et les palmes et de plonger. Mais ceci n'est valable que pour pratiquer ce que les spécialistes nomment la « plongée libre » — la seule que l'on puisse raisonnablement s'offrir avant d'avoir atteint 18 ans. Elle vous entraînera d'ailleurs parfaitement pour vous préparer, plus tard, à découvrir la grande exploration sous-marine qui se pratique avec masque et bouteilles d'air.

Ce sport qui est un perfectionnement technique de la plongée libre, nécessite une résistance physique que les jeunes garçons n'ont pas encore. Mais, comme l'a dit Jacques-Yves Cousteau : « La sécurité en plongée est aujourd'hui aussi grande qu'à motocyclette » ; après avoir subi un examen médical (par un médecin qui soit autant que possible un plongeur lui-même), vous pourrez, d'ici quelques années, effectuer de nouvelles découvertes encore plus passionnantes.

Mais, rappelons-le, ne plongez jamais seul.

L'EXPLORATION EN SIX LEÇONS

1^{re} LEÇON

Etude et mise au point du matériel : scaphandre, détendeur, masque, palmes, ceinture de lest. On étudie le lestage du plongeur. Première mise à l'eau dans un petit fond.

2^e LEÇON

Le débutant s'équipe et prend l'eau. Différents exercices par 3 ou 4 mètres de fond (lâcher et reprendre l'embout du respirateur, retournements).

3^e LEÇON

Mêmes exercices par 8 à 10 mètres de fond. Puis le débutant doit enlever et remettre son masque.

4^e LEÇON

Par 8 mètres de fond, enlever le scaphandre, remonter à la surface, replonger et remettre le scaphandre. Premiers exercices de communication par gestes.

5^e LEÇON

Mêmes exercices exécutés rapidement (pour éprouver la limite d'essoufflement). Descente à 18 mètres pour remonter un objet lourd.

6^e LEÇON

Départ sauté masque à la main, au-dessus d'un fond de 25 mètres. Descente au fond en mettant le masque. Remontée vers un fond de 8 mètres, déséquipement, remontée en surface, plongée et rééquipement.

Quand vous aurez suivi ces six leçons, accompagné d'un moniteur, évidemment, vous pourrez partir à votre tour pour la grande exploration sous-marine. Mais en attendant ce jour, contentez-vous de découvrir, équipé de votre masque et de votre tube, les « pays sous la mer » proches de nos rivages. Vous aurez la révélation d'un monde merveilleux que ne soupçonnaient pas ceux qui... s'obstinent à vivre dans l'air !



SÉCURITÉ SOUS-MARINE

PAR 25 mètres de fond, on perd facilement la notion du temps ou celle de la direction. Pour assurer leur sécurité, les plongeurs sont équipés de ces trois appareils de contrôle : une boussole, un bathymètre (qui indique la profondeur où l'on se trouve) et une montre. Le tout dans des boîtiers étanches, évidemment.

Quelques autres notions doivent être retenues sous peine de courir les plus graves dangers.

Le débutant doit savoir que les vrais plongeurs ne cherchent pas à atteindre inutilement de grandes profondeurs. C'est entre 10 et 25 mètres de profondeur que la vie et le décor sous-marins offrent le plus beau spectacle.

En profondeur, l'eau est plus froide qu'en surface. A défaut de vêtement isothermique (combinaison d'homme-grenouille), un vieux chandail constitue une protection appréciable. Un bonnet de caoutchouc est très utile, la tête étant particulièrement sensible au froid.

Avant d'augmenter les durées d'immersion et de dépasser les 10 mètres de profondeur, apprenez les règles impératives fixées par les tables de décompression (qui ne vous apprennent plus comment on descend, mais comment on remonte... Et c'est très important !)

COMMENT ON PARLE DANS LE MONDE DU SILENCE

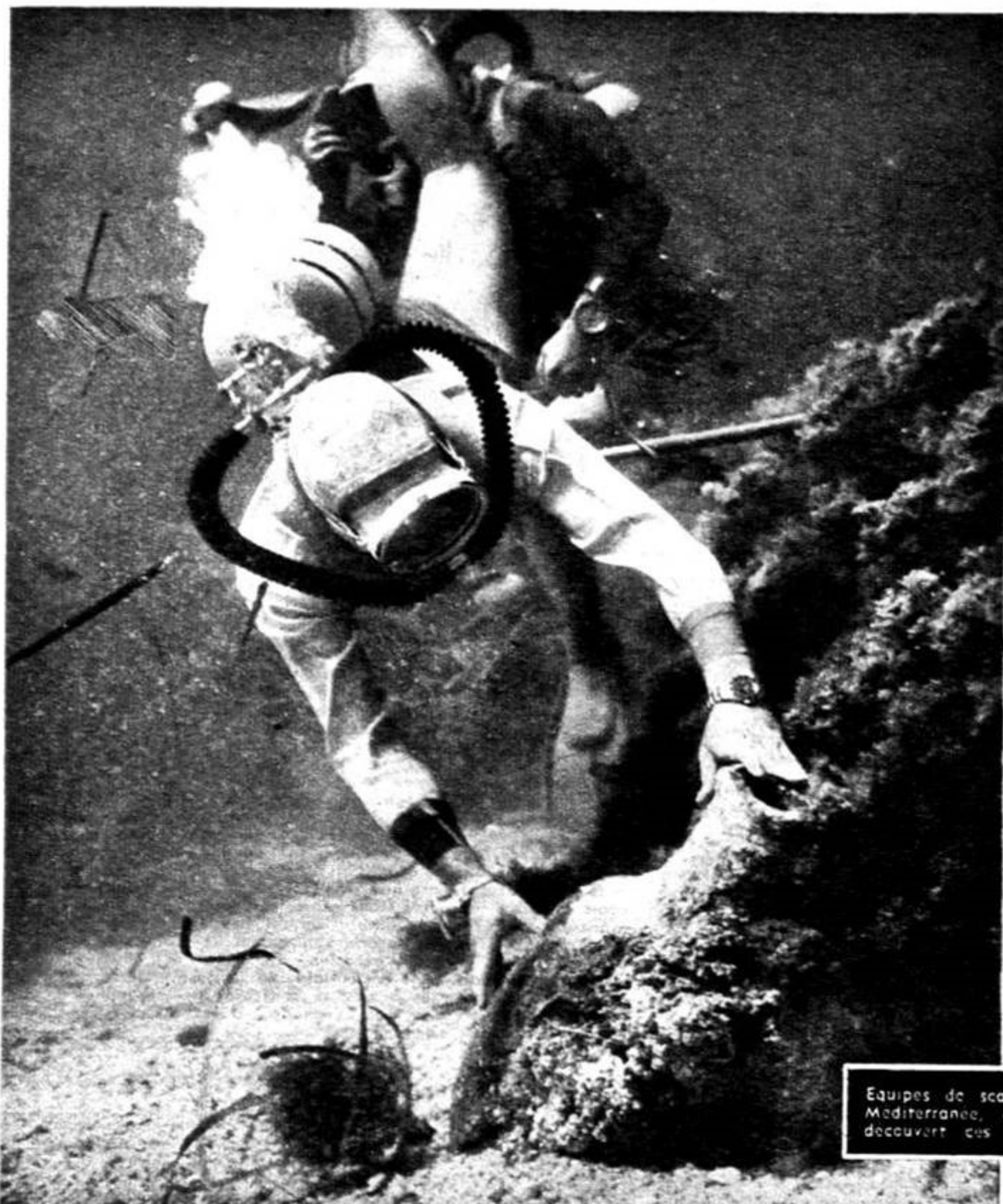
Les plongeurs sous-marins, pour correspondre entre eux, ont mis au point un code que tout débutant doit apprendre. Dans le Monde du Silence, ce sont les mains qui parlent. Voici quelques-unes des clés de ce « code de la mer ». Notez tout d'abord que tout signe est précédé de celui que nous évoquons ci-



contre (N° 1) : le doigt tendu dirigé vers celui qui « parle » ou vers son compagnon indique que le signe qui va suivre concerne « toi » ou « moi ».



2. Tout va bien. — 3. Reste là. Stop. Attends sur place. — 4. J'ai ouvert ma réserve (le poing est fermé à hauteur du masque). — 5. Je remonte ou Remonte ! — 6. Je descends ou Descends ! — 7. Détresse (on fait ce signe à distance). — 8. Détresse (ce signe s'emploie lorsqu'on est proche de l'autre plongeur). — 9. Je n'arrive pas à ouvrir ma réserve d'air ou Ouvre ma réserve.



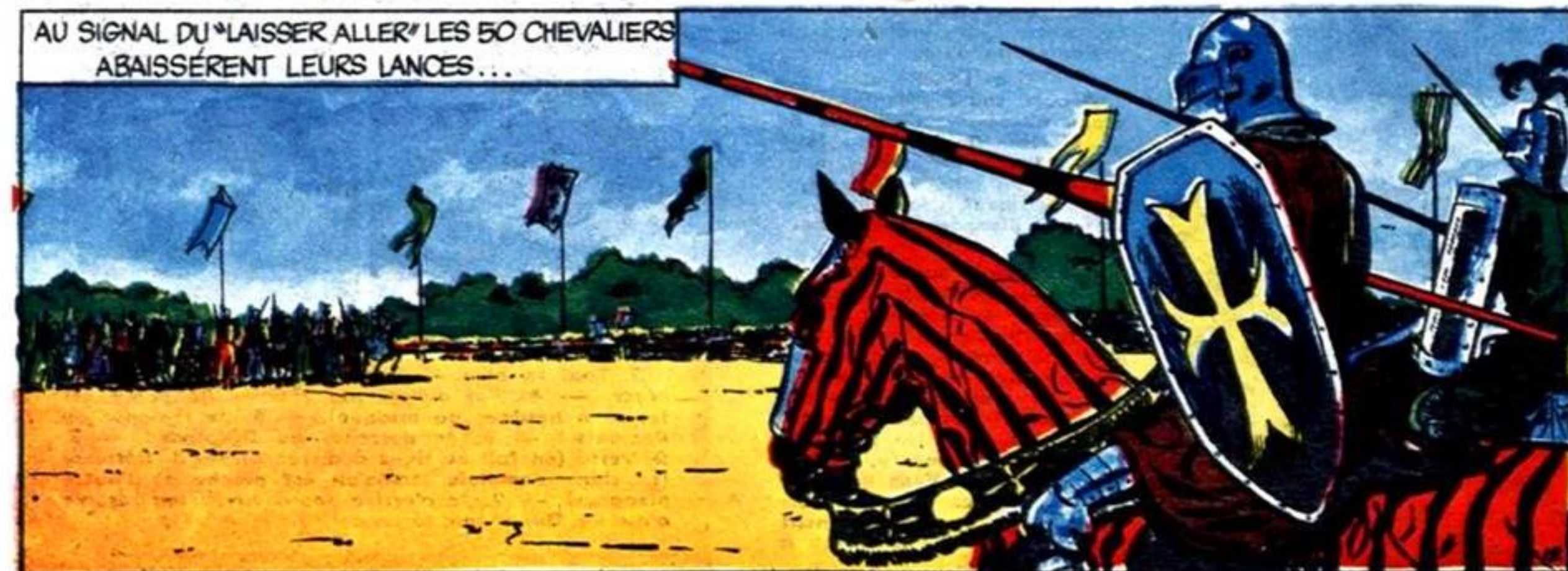
Équipes de scaphandres, les plongeurs du Club Méditerranée, dirigés par Marcel Cautal, ont découvert des amphores au large de Carthage.

Alvarado

Texte de BERNARD LEROY

RESUME. — Un mystérieux chevalier, « le Desdichado », a triomphé des épreuves de la première journée, au tournoi d'Ashby. Le Desdichado charge Gurth, son écuyer, d'aller rembourser à Isaac d'York son cheval et son armure.

d'après WALTER SCOTT
Dessins d'ANTONIO PARRAS



Jehan Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — La « Brave », partie à la recherche du pirate Barbe-Verte sous les ordres du capitaine Soupolet, vient d'entrer en contact brutal avec la « Méchante », navire du pirate.



PISTOLIN

RESUME. — Pistolín et son fidèle lion Nestor sont partis à la poursuite de l'infâme capitaine Rodolphe. L'heure du châtiment a enfin sonné pour le traître!



*ils sont aussi vrais que les vrais
les modèles réduits de*

**the
LINDBERG
line**



Les modèles réduits Lindberg en matière plastique, mondialement réputés, sont la reproduction exacte, minutieuse, absolument à l'échelle, avec tous les détails, des vrais. Ils forment la collection la plus complète, depuis les vieux biplans de la guerre 14-18 jusqu'aux "jets" les plus récents.

LINDBERG présente le modèle du mois : le

JUNKERS JU-88

Célèbre avion allemand de combat utilisé pendant la deuxième guerre mondiale. Lindberg vous rappelle le LCVF bateau de la marine américaine, utilisé pour les débarquements rapides sur les plages - Ce modèle réduit navigue avec un moteur électrique et transporte un équipage de 6 hommes armés et en uniforme.



Indiquez-nous les modèles français ou étrangers que vous aimeriez avoir dans votre collection. Notice illustrée gratuite CA ou catalogue 25 illustré de 24 pages en 8 couleurs contre 1 NF en timbres-poste à

Société J. R. 6, rue Cauchois — Paris-18°

Dans tous les grands magasins spécialistes du modèle réduit et marchands de jouets.

Concessionnaire exclusif pour la France et l'Union Française Ch. Vuillaume



UNE GRANDE EXCLUSIVITÉ "PILOTE"



Jean Marais renouvelle l'exploit de Douglas Fairbanks. Au bout d'une corde, il traverse la salle tout entière, défonce un vitrail et disparaît dans la cour voisine. Tout cela en quelques secondes.



La semaine prochaine dans une formule illustrée inédite **JEAN MARAIS ET BOURVIL**

vous feront vivre intensément avec

LE CAPITAN

A partir de notre prochain numéro, nous vous conterons les passionnantes aventures d'un nouveau héros, François de Capestang qui, pour son caractère chevaleresque et son impétuosité, a été surnommé le Capitán. Le Capitán est le titre d'un des plus célèbres romans de cape et d'épée de Michel Zévaco, un des maîtres du genre. Il sera aussi celui d'un grand film que termine actuellement André Hunebelle avec, dans les principaux rôles, Jean Marais et Bourvil. *Pilote* s'est assuré cette grande et sensationnelle exclusivité. Dès la semaine prochaine, vous pourrez suivre cette fantastique histoire en planches illustrées selon une formule révolutionnaire, où photos et dessins restitueront les visages des interprètes du film.

AINSI donc, après avoir été d'Artagnan dans les *Trois Mousquetaires*, d'après Alexandre Dumas, et le Bossu, d'après Paul Féval, Jean Marais, toujours dirigé par André Hunebelle, dégaîne à nouveau son épée et enfourche, une fois encore, son destrier, pour se lancer, tête baissée, dans de nouvelles aventures. François de Capestang ressemble comme un frère à ses prédécesseurs. Comme eux, il est le protecteur des faibles, l'ami des humbles et le défenseur des lois et de la justice. Comme eux, il est prêt à affronter tous ses ennemis, quitte à succomber sous leur nombre, mais, comme eux aussi, il réussira à surmonter tous les périls.

Pour incarner François de Capestang, Jean Marais qui, selon son habitude, a énergiquement refusé de se faire doubler dans les scènes d'acrobatie, de duel ou d'équitation, s'est soumis à un entraînement intensif. Au cours de nombreuses prises de vue, tant au studio qu'en extérieur, il s'est dépensé sans compter, croisant le fer avec des bretteurs émérites, sautant d'une fenêtre à une autre avec une adresse à rendre jaloux Zorro lui-même, et chevauchant de fougueuses montures. A aucun moment Jean Marais n'a été doublé et, plus d'une fois, il a fait trembler de crainte son metteur en scène et ses partenaires.

Dans *Le Capitán*, Jean Marais a retrouvé Bourvil, son joyeux compagnon du *Bossu*. Une fois encore, ensemble, ils forment un couple sympathique, cocasse, savoureux et combien divertissant. Autour de ces deux comédiens, désormais inséparables, Elsa Martinelli, Pierrette Bruno, Annie Anderson, Jacqueline Porel, Arnold Foa, Lise Delamare et Guy Delorme se partagent les principaux rôles de cette passionnante aventure.

Le film réalisé par André Hunebelle, d'après le scénario qu'il a lui-même tiré, avec Jean Halain et Pierre Foucault, du roman célèbre de Michel Zévaco, vous sera conté, dès la semaine prochaine. Germain Fontenelle en a fait l'adaptation que Pascal a mise en dessin.

Les scènes de duel sont nombreuses dans le *Capitán*. Jean Marais a dû croiser le fer avec des escrimeurs émérites, qui n'ont pas toujours eu le dessus tant son habileté est grande!



C'EST LE CHEVAL QUI A PROTESTÉ



De son inconfortable plateforme, Jean Marais bondira et prendra contact, non sans rudesse, avec son cheval qui proteste.

LE NOUVEAU
STYLO
A CARTOUCHE

VISOR Pen7

se recharge
en **7**
secondes



garantie
10
ANS

12 N.F. 50

VISOR Pen7

une cartouche
73 pages d'écriture

ETUI 5 CARTOUCHES

1^{re}

PUB. J. DE SAINT PHALLE et C^o

Modèle déposé B.M. S.I. D.11

BISON NOIR

RESUME. — Un convoi d'or destiné à l'armée du général Custer a été détourné par trois bandits. Au cours d'un accrochage avec ceux-ci, le sergent Benton a été blessé. Bison-Noir le soigne.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER



P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — P'tit Pat a réussi à situer (approximativement) l'emplacement de la Fontaine aux Oies. La chasse au trésor est ouverte.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI

JEUDI ... 10 HEURES DU MATIN



DANS CETTE ÉGLISE, LE 5 MAI 1586, A ÉTÉ BAPTISÉ RICHELIEU. C'EST ICI QUE LOUIS XIV A FAIT SA PREMIÈRE COMMUNION EN 1649 ET QUE LULLI S'EST MARIÉ EN 1662.



FANGIO : "seul un accident pouvait vaincre Stirling Moss"



J. M. Fangio de l'équipe Mercedes

JUAN MANUEL FANGIO était de passage à Paris, l'autre jour, pour quelques heures seulement, entre deux avions, et donc sans voiture... ce qui nous valut le plaisir (toujours un peu ému) de lui servir de chauffeur ! Et nous vous assurons que le fait d'être à son volant en se disant : « Attention, c'est Fangio que je conduis » vous incite à la plus grande prudence — (s'il ne vous y incite pas lui-même en vous disant : « piano, piano », lorsque vous voulez jouer à... Fangio).

Puisque nous l'avions sous la main en cette époque de Grands Prix, et qu'il voulait bien faire ses confidences en exclusivité à Radio-Luxembourg et à « Pilote », une question nous brûlait les lèvres, pendant que Jean Donguès (sur notre photo) lui tendait le micro :

— Après ce que tous les spécialistes appellent l'« époque Fangio », chacun pensait que le champion du monde serait votre élève, celui que vous nommiez votre dauphin, Stirling Moss. Or, par une suite de « malchances », il n'a pas eu le titre. En fait, après Mike Hawthorn, ce fut Jack Brabham, dont on a dit qu'il avait enlevé le titre par un coup de chance mais qui, pourtant, sans bruit, continue à accumuler les victoires. Pensez-vous que Moss est encore le meilleur pilote du monde, et qu'il peut décrocher le titre ?

— Il y a beaucoup de bons pilotes, et je ne veux pas dire qu'il y a un meilleur pilote du monde, d'autant que, en effet, les nouveaux, Brabham et Mac Larren vont très vite. Mais je pense qu'un vrai champion du monde le devient avec trois atouts : une bonne mécanique, une grande expérience, et sa tête. Or, Stirling Moss, après s'être laissé entraîner pendant des années, et sitôt après sa retraite, par son tempérament fougueux, s'est maintenant assagi. Il a une bonne machine avec la Lotus, c'est lui qui a le plus d'expérience, et il court avec sa tête, n'hésitant pas maintenant à suivre un concurrent et à attendre son heure, au lieu de chercher, dès le départ, à prendre la tête. Donc, indiscutablement, je pense qu'il doit être champion du monde, à moins d'un accident qui, dans son cas, serait plutôt un accident mécanique, car il connaît trop les circuits et la course pour se laisser surprendre. Mais ne parlons pas de cela, et j'aime trop Stirling pour vouloir seulement y penser...

Or, le destin, l'affreux destin qui préside depuis quelque temps à la course automobile, voulut qu'à l'instant même où Fangio nous disait cela (c'était samedi, alors que nous le conduisions à Orly où il prenait l'avion de Milan), Stirling Moss, en pleine accélération, à 230 à l'heure, perdait

sa roue arrière gauche et était éjecté de sa voiture pendant les essais du Grand Prix de Belgique, sur le circuit de Spa-Francorchamps.

C'était bien l'accident mécanique, inévitable, mais, là encore, son expérience lui servit, d'abord à contrôler au maximum sa folle trajectoire puis, une fois en l'air, à se mettre en boule pour « limiter les dégâts » à l'atterrissage (comme il disait en souriant sous ses pansements), enfin, une fois au sol, à garder toute sa lucidité en disant

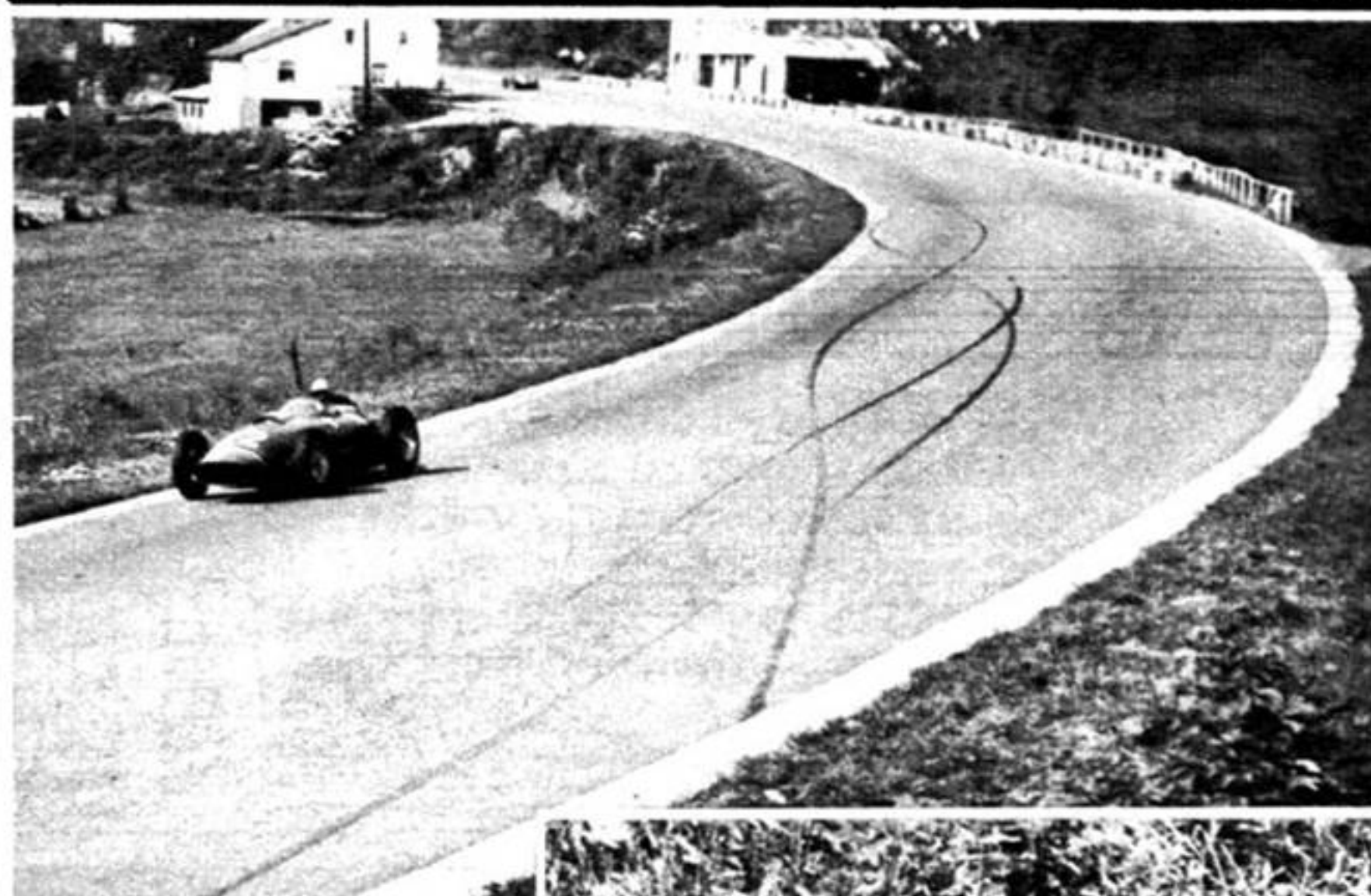
aux témoins accourus : « Ne ne soulevez pas, attendons l'ambulance et le médecin », car il craignait d'avoir la colonne vertébrale cassée ou touchée.

Cette fois-ci, Stirling Moss a eu de la chance — puisque ses blessures sont sans gravité — mais, une fois encore, son titre de champion du monde, ce beau titre qu'il mérite, s'est envolé pour cette année.

« C'est ça, la course », comme dit Fangio en clignant de l'œil...

FRANCK-DOMINIQUE.

MIRACLE A 230 KM A L'HEURE



OUI, c'est bien par miracle que le coureur anglais, Stirling Moss, ne s'est pas tué dans l'accident du circuit de Spa-Francorchamps, le 18 juin pendant les essais du Grand Prix de Belgique. Le champion roulait à environ 230 km/h quand une roue de sa Lotus se détacha. La voiture dérapa, fit une embardée et se retourna (ci-dessus, les traces de la Lotus sur le ciment de la piste). Stirling Moss, qui avait gardé toute sa connaissance, s'en tira avec des fractures des deux jambes et du nez, trois côtes cassées, les deux yeux pochés et de nombreuses autres blessures superficielles (ci-contre à droite). A l'heure actuelle, le champion se remet lentement de ce terrible accident qui laisse rêveurs le coureur suédois Joachim Bonnier et son camarade anglais Graham Hill (tenant la roue de la Lotus, ci-dessous à droite). Bientôt heureusement, nous retrouverons, sur nos circuits, le sourire bien connu de notre ami Moss (ci-dessous).



P.N.E.U.M.A.T.I.Q.U.E.S.

Pour la première fois, une grande firme sort en série un véhicule où peuvent habiter quatre personnes : c'est le groupe Rootes (Hillman, Humber, Sunbeam, etc) qui présente le « Commer », 3 places assises, 4 lits, cuisine, douche et tout confort. En deux heures on peut enlever ces aménagements pour avoir une camionnette.

En Italie, les automobilistes qui auront provoqué, ou auront été victimes d'un accident devront passer une visite médicale.

Enfin ! Sur la nouvelle autoroute du sud, 291 contraventions à 30 N.P. l'unité ont été dressées pour le seul motif de rouler à gauche.

Ce sont les jeunes du département du Gard qui ont enlevé la Coupe de France Interpistes, dont les épreuves étaient de véritables examens du permis de conduire effectués à bord de voitures miniatures.

La « Facellia 1.600 » a officiellement tourné à 186 km 500, ce qui est prometteur pour un nouveau moteur de 1.600 cmc.

Le 9ème Tour de France Automobile - départ de Nice le 15 Septembre, arrivée à Biarritz le 23, après 5.075 km, 7 courses de vitesse sur circuits et 7 courses de côte - sera doté de 250.000 N.F.



FANGIO
super-pilote (18)
LE MAÎTRE ET LE CHEVALIER

Le petit mécanicien argentin est devenu l'invincible Champion du Monde, que tous les pilotes reconnaissent comme le maître. Il vient de décrocher le titre pour la troisième fois, mais l'avenir, soudain, s'obscurcit...

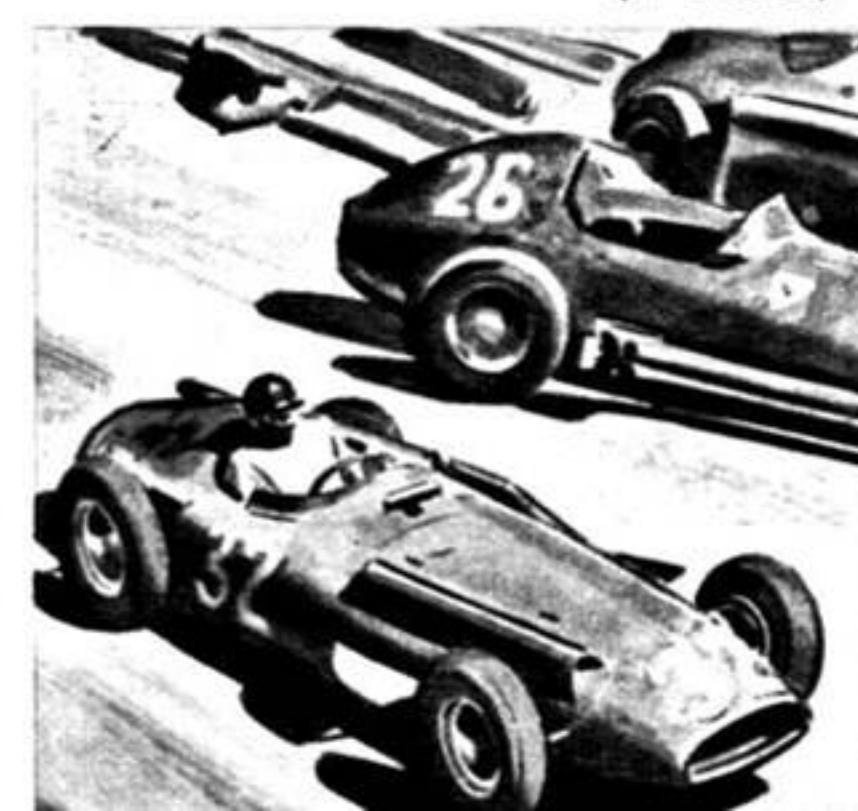
Coup sur coup Fangio se trouve sans voiture, car Mercedes se retire de la compétition pour profiter de ses victoires sur le plan commercial, et sans appui officiel, une révolution ayant chassé Peron. Il gagne quand même le Grand Prix d'Argentine et revient en Europe où il signe chez Ferrari, qui vient de se voir offrir par M. Lancia, dans un geste d'une incroyable sportivité, toutes ses voitures de course. Mais un jeune nouveau pilote britannique, Peter Collins, gagne le Grand Prix de Belgique, puis celui de l'A. C. F. de Reims. Obstiné, Fangio enlève ceux d'Allemagne et d'Angleterre et les deux hommes se trouvent à égalité pour le titre mondial avant le Grand Prix d'Italie à Monza.

Au bout de vingt tours, Fangio, d'un calme olympien, mène la meute, lorsqu'un



ennui de direction l'arrête au stand... Et voici que tout à coup Collins freine devant le « Chueco », saute de sa voiture, lui fait signe, et lui cède sa place. Fangio bondit, fonce, et enlève son quatrième titre de Champion du Monde.

C'est sur ce geste d'un jeune renonçant au plus beau titre du monde pour son maître vénéré, que se termine la saison 1956... En 1957, Fangio signe avec Maserati et enlève le Grand Prix d'Argentine, puis les 12 Heures de Sébring avec Jean Behra. Puis c'est Monaco, qu'il gagne après avoir laissé les jeunes prendre la tête et se caramboler, lui, passant encore une fois entre les morceaux. Et le feu d'artifice continue, Juan Manuel enlevant le Grand Prix de Lisbonne et aussi celui de Rouen. (A suivre.)



Concours-Voyage ORANGINA

Quelle est la 6^e ETAPE du voyage de

DÉPART : Une des trois villes : ISSOIRE, ISSOUDUN ou ISSY-les-MOULINEAUX !

Longueur (à vol d'oiseau) entre 310 et 340 kms.

Permet de voir un célèbre circuit automobile.

Ville d'arrivée (à trouver) : NANTES, NEVERS ou NIORT !

Combinez un itinéraire passant par 8 villes dont les premières lettres forment ORANGINA

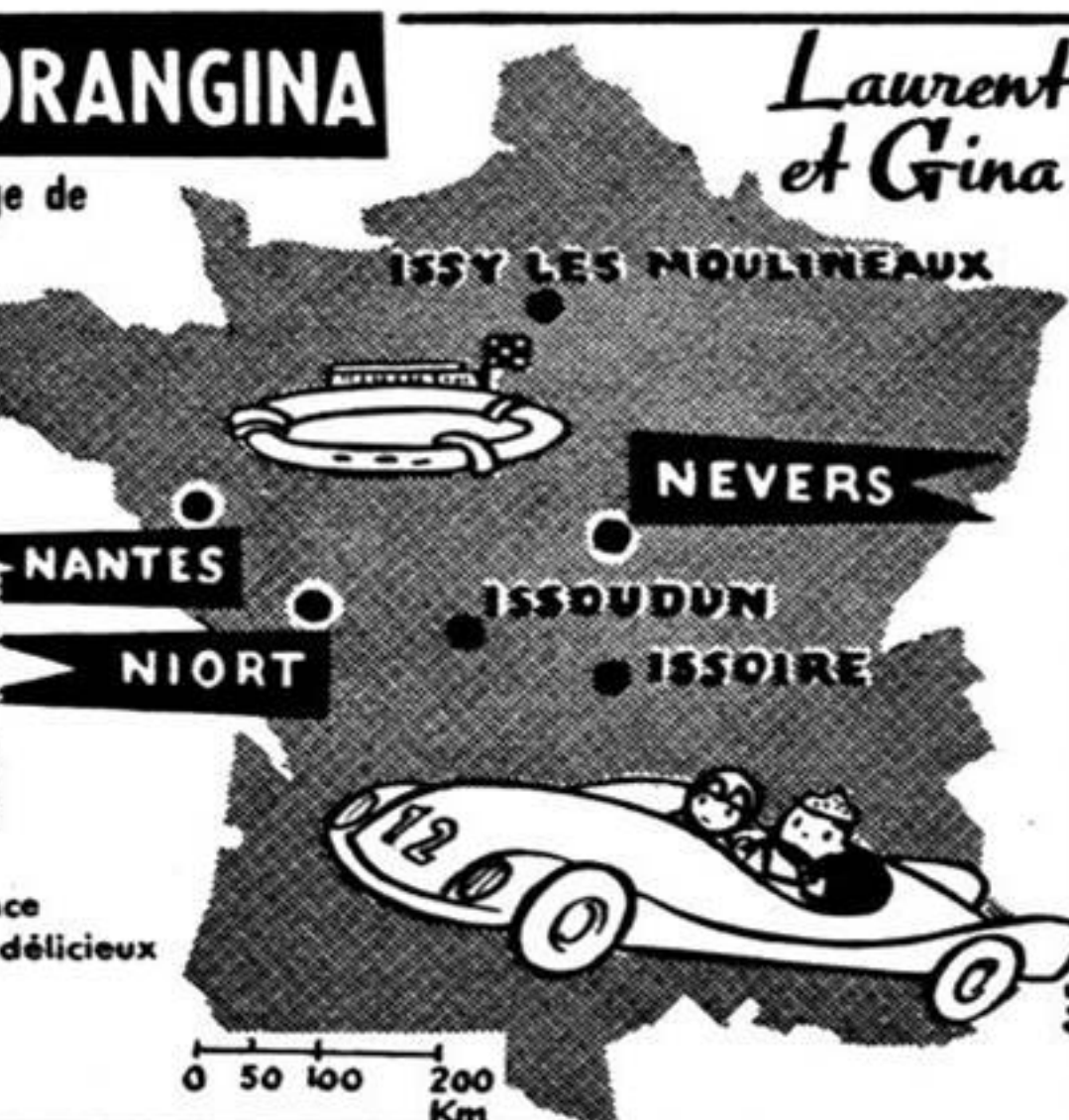
et dessinez **Laurent et Gina**

Si vous n'avez pas les étapes précédentes, demandez-les à ce journal ou au CONCOURS ORANGINA - 3, rue de Castellane - PARIS (enveloppe timbrée).

Découpez et conservez cette annonce Et ne manquez pas de boire un délicieux

ORANGINA -

en conservant la capsule !





du 1^{er} au 31 juillet CET HOMME SEUL OUVRE LA ROUTE DES VACANCES A 1.573.078 PARISIENS



Voici les vacances, le temps du grand exode vers le soleil, la mer, les grands espaces !...

Un soir, les bras encombrés de valises, vous vous rendez dans une gare. A la minute prévue, le train partira. Alors commenceront vos vacances. Mais, savez-vous que pour vous transporter jusqu'au lieu où vous passerez les mois d'été, un gigantesque dispositif aura été mis en mouvement, des milliers de cheminots de toutes classes ayant chacun ses responsabilités, comme par exemple, cet homme du P.C. (notre photo ci-dessus), qui surveillera, à lui seul, l'exactitude des trains sur un tronçon du réseau, dès le départ de la gare de Lyon. L'an dernier, du 1^{er} au 31 juillet, 1 573 073 Parisiens ont emprunté ce réseau.

Aujourd'hui, afin de vous révéler les secrets d'une grande gare, nous allons vous emmener à la gare de Lyon. Ainsi, vous allez découvrir ces coulisses plus passionnantes encore que celles d'un théâtre. Vous allez voir, c'est formidable !...

LA gare de Lyon est une des six grandes gares de la capitale. Elle commande la région du Sud-Est. Elle date de 1849 et fut, tout d'abord, la tête de ligne du tronçon de Paris à Tonnerre, qui fut ouvert à l'exploitation le 12 août de cette même année. Comprenant alors, seulement, deux voies à trottoir, une remise pour voitures hippomobiles, des ateliers de réparation et un dépôt de machines, elle n'a cessé de s'étendre, de s'agrandir, de se moderniser

Pour les trains de grandes lignes, qui ont effectué un plus long parcours, la vérification doit être plus minutieuse. Une machine de manœuvre entraîne le convoi vide des quais d'arrivée aux ateliers de Conflans, à deux kilomètres de là. Le train, alors, passe sur les voies de fosses, où chaque wagon est visité par en dessous, comme une auto chez un garagiste.

Le train inspecté est emmené au nettoyage. Près des réservoirs d'eau savonneuse des équipes spéciales le lavent extérieurement à l'aide de brosses électriques, tandis que d'autres passent les aspirateurs à l'intérieur, dans les compartiments et les couloirs. Dans les wagons-lits, les employés de cette compagnie préparent les lits, tandis que dans les étroites cuisines des wagons-restaurants, les chefs surveillent la préparation de leurs menus.

On fixe au dossier de chaque place les fiches de réservation, tandis qu'aux flancs des voitures sont accrochées les plaques indicatrices.

En marche arrière, le convoi gagne lentement son quai, à la gare de départ des grandes lignes. Avant qu'arrivent les premiers voyageurs, des chariots citernes de couleur verte (c'est celle du chemin de fer) emplissent d'eau les réservoirs de chaque wagon, pendant que les employés des wagons-lits apportent, à l'aide de chariots de couleur bleue, venant du dépôt des W.-L., la glace et les derniers approvisionnements.

Les voyageurs arrivent et, à l'heure exacte, le train part. Dans la motrice, à l'avant, deux hommes sont attentifs et vigilants. Autrefois, ils étaient sur une locomotive, les visages noirs, fouettés par le vent, subissant la pluie et le soleil. Aujourd'hui, ils sont plus à l'aise dans une cabine à l'abri des intempéries. Installés avec un réel confort, ils regrettent pourtant le temps de la vapeur. Oui, la machine, c'était autre chose. C'était une personnalité, une amie chère. Ces deux hommes sont fidèles à la devise qu'ils se sont donnée, « l'heure, c'est l'heure ! ». Pour eux, deux tâches essentielles : éviter l'accident et respecter l'horaire.

PILOTE PREND LE TRAIN

Tandis que le train roule dans la nuit, il est attentivement suivi par Paris tant qu'il n'aura pas dépassé Saint-Florentin. Paris demeurera constamment en liaison avec lui, grâce à ce qu'on appelait autrefois le « dispatching ». A la gare de Lyon, face au départ des grandes lignes, se trouve le P.C., c'est-à-dire le poste de commandement. Là, trois postes prendront tour à tour le relais : Banlieue, Bourgogne, Bourbonnais. Ces postes reçoivent, par téléphone, des gares, des postes d'aiguillages, un bref message annonçant le passage du train. L'employé en prend note et reporte l'information sur un graphique qui correspond en général (à moins de quelques légers retards, vite récupérés) au graphique type.

Le poste d'aiguillage 1 qui se trouve

juste à l'extrémité du quai 7, commande toute la sortie de la gare. Démoli et reconstruit en 1933, il est un des plus modernes, grâce à ses leviers d'itinéraires. Les lourdes et encombrantes barres d'acier d'autrefois sont remplacées par de simples manettes qui permettent chacune de manœuvrer, d'un seul geste, toutes les aiguilles situées sur un même itinéraire et de commander, en même temps, tous les signaux donnant accès à l'itinéraire envisagé. Depuis l'électrification, ces signaux ne sont plus que des feux de signalisation alternativement blancs et rouges.

Non loin du poste 1, se trouvent, à l'écart, deux importants bâtiments que nous visiterons rapidement. L'un est occupé par la Poste. C'est là que les lettres subissent un premier tri, qui permet de les répartir dans les différents wagons-postes où le tri définitif sera effectué en cours de route. A la Poste, les chariots sont de couleur rouge.

L'autre bâtiment abrite plusieurs services. Il y a là, le départ des bagages apportés de

QUELQUES CHIFFRES :

La gare de Lyon, s'étale sur 3 km 400, compte 150 km 500 de voies, dont 35 km de voies principales, c'est-à-dire réservées au trafic. Au cours de l'an dernier, elle a assuré le transport de 18.750.000 voyageurs. Chaque jour, une moyenne de 185 trains sont partis. Aux moments de pointes, c'est-à-dire à Noël, cette moyenne est montée à 217 et, à l'époque des départs pour les grandes vacances, à 214. A Bercy, le trafic a été, à l'arrivée, de 105.965 wagons représentant 991.019 tonnes, dont 32.589 wagons représentant 348.058 tonnes de denrées destinées aux Halles et devant être rapidement déchargées. Le trafic des vins a été de 13.304 wagons reçus, soit 2.614.149 hectolitres. Les eaux minérales ont nécessité 6.164 wagons, soit 104.849 tonnes. Au départ, dans cette même gare de Bercy, on a chargé 83.907 wagons, soit 322.602 tonnes.

la ville par les voitures de la S.C.E.T.A. et aussi la réception des voitures pour le train Auto-Couchettes qui dessert, trois fois par semaine, Avignon. Les autos sont étiquetées et chargées sur des plates-formes spéciales à deux étages où elles sont solidement amarrées. Le train de voyageurs de 22 h 03, au cours d'une brève manœuvre, prendra en remorque ce convoi. Ainsi, dès sa descente du train, le conducteur pourra retrouver sa voiture.

Dans ce même bâtiment, se trouve le Service des Messageries de Presse. Il est de création récente. C'est là que les N.M.P.P. (Nouvelles Messageries Parisiennes de Presse) reçoivent directement, de leurs imprimeries, tous les journaux devant être distribués au-dessous d'une ligne reliant Nantes à Mulhouse. C'est là que, le lundi, « Pilote » est livré de l'imprimerie. C'est le jour de presse, au vrai sens du mot. En deux heures seulement, entre 12 heures et 14 heures, des tonnes de périodiques sont triées, réparties en paquets et chargées dans des wagons.

Le lendemain, ces magazines seront chez tous les dépositaires.

Au-delà du poste 1, les quais s'arrêtent, mais la gare continue. Au milieu d'inextricables aiguillages, plusieurs voies semblent s'enfoncer dans le sol. Par d'étroits tunnels, elles communiquent avec le dépôt du Charolais. C'est là, « l'écurie » de la gare de Lyon. Sous les hangars, sur les voies en étoile qui aboutissent à une gigantesque plaque tournante, les motrices C.C., 2 D 2 et B.B. 9 400 attendent un nouveau départ, après avoir été visitées et remises en état. Ces machines, éclatant témoignage du génie français, sont les meilleurs du monde.

Nous avons vu à peu près tout ce qui se rapporte aux voyageurs, nous avons visité les services qui entrent en action dès que vous prenez le train pour partir en vacances. Mais il y en a d'autres tout aussi importants, pour le trafic des marchandises : les transports par containers, ces immenses coffres qui, déchargés des plates-formes du train, sont placés sur des châssis de camions-auto, les transports d'autos neuves destinées aux dépositaires de province ou qui doivent être embarquées à destination de l'étranger : la gare frigorifique de la Rapée, où l'on entrepose des quantités de fruits, surtout exotiques.

Il y a aussi Bercy, la gare des vins transportés en wagons-foudres, et celle, non loin de là, où sont réceptionnés des trains de fruits et primeurs venant du Midi et du centre de la France, et qui doivent être déchargés en un temps record.

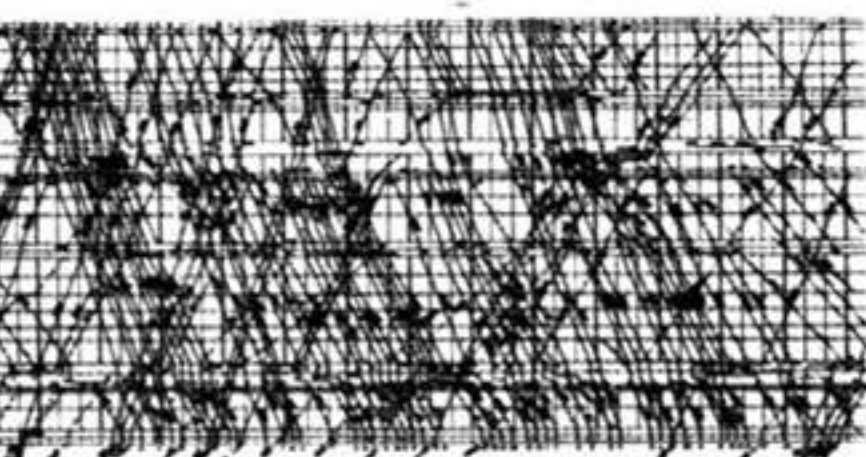
La gare de Lyon que nous venons de vous montrer comme vous ne l'avez encore jamais vue, est un parfait exemple de l'activité des Chemins de Fer français.

Formant un bloc homogène, groupant un personnel d'élite, depuis le simple lampiste jusqu'à l'ingénieur sorti de Polytechnique, le réseau ferroviaire de France est le premier du monde. Il est un des plus beaux témoignages de notre vitalité nationale. Vous pouvez être fiers de nos cheminots.

GEORGE FRONVAL

VOIR PAGES SUIVANTES

CANOE + BICYCLETTES + SCOOTERS = VACANCES + AIR PUR.



Ce fouillis inextricable, c'est le graphique de la marche des trains traversant le Bourbonnais.

et de se perfectionner. Elle est aujourd'hui, tant par son agencement, son matériel, son équipement que par la qualité technique de son personnel, une des toutes premières gares du monde.

Dans ses nombreux bâtiments, se trouvent les bureaux administratifs, propres à toute grande entreprise. Vous connaissez certainement celui de la distribution des billets. Vous l'avez vu, dès votre entrée dans le hall de départ.

Vous connaissez aussi le bureau de location des places. C'est là que votre père est, peut-être, venu pour retenir les vôtres, à moins qu'il ne l'ait fait par téléphone. Nous allons commencer notre visite par le bureau qui centralise tous les services de location, celui du rez-de-chaussée, ceux des représentants en ville et des agences et enfin celui de la location par téléphone. Chaque agent, le récepteur aux oreilles a, devant lui, un casier correspondant, pour une zone de destination (Morvan, Savoie, Auvergne, par exemple) aux trains qui y circulent et aux jours ouverts à la location. Dès qu'il reçoit un appel, il note les réservations et transmet à un autre service toutes les indications pour qu'au jour du départ, les fiches soient bien mises en place dans les compartiments.

L'HEURE C'EST L'HEURE !

Lorsqu'un train entre en gare, il est visité. S'il doit repartir aussitôt, comme c'est le cas pour les convois de banlieue, il est inspecté par un « visiteur ». Muni d'un marteau, il passe d'un wagon à l'autre, frappe sur les roues et décelé, à l'oreille, ce qui cloche. Alors, le wagon est décroché et envoyé aux ateliers de réparations.

NOTRE PROCHAIN PILOTORAMA : LE MONT St-MICHEL

LA GARE DE LYON

COMME VOUS
ENCORE JAM

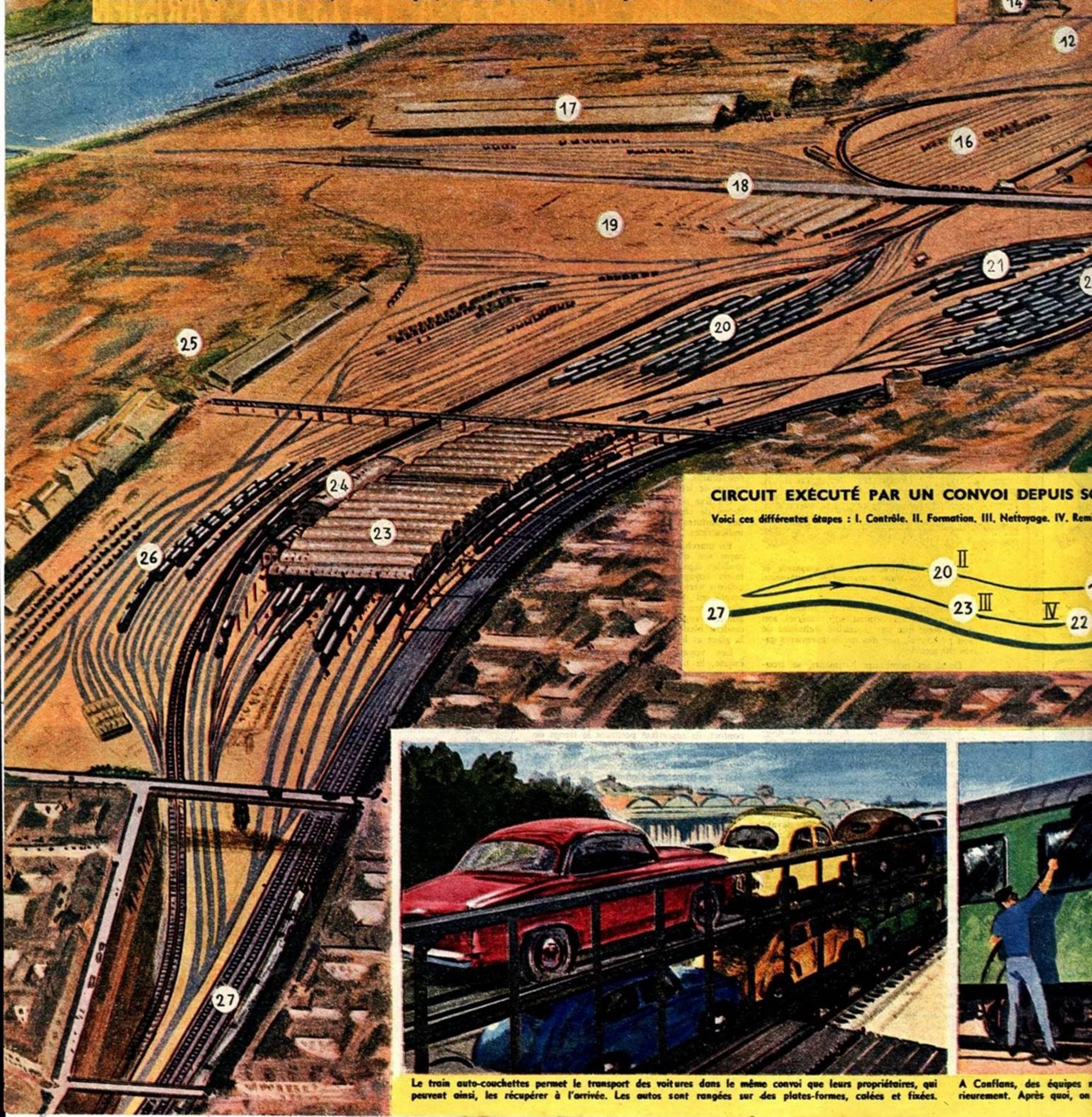
Une gare est une véritable ville fragmentée en de multiples services qui sont autant d'arrondissements, chacun ayant sa raison d'être et ses responsabilités bien définies. Tels les engrenages d'un mécanisme compliqué, ils

fonctionnent, assurant la bonne marche de l'ensemble. Le voyageur installé dans son compartiment ignore l'existence de ces postes multiples, grâce auxquels il arrive à bon port et à l'heure.

1. Départ lignes de banlieue et arrivée grandes lignes ; 2. Départ grandes lignes ; 3. Campanile horloge ; 4. Locaux administratifs et service location ; 5. Bureaux Wagons-Lits ; 6. Services de la Poste ; 7. Messageries de Presse (N.M.P.P.) du Chorolais ; 8. Embarquement des voitures du train auto-couchettes ; 9. Dépôt des motrices électriques

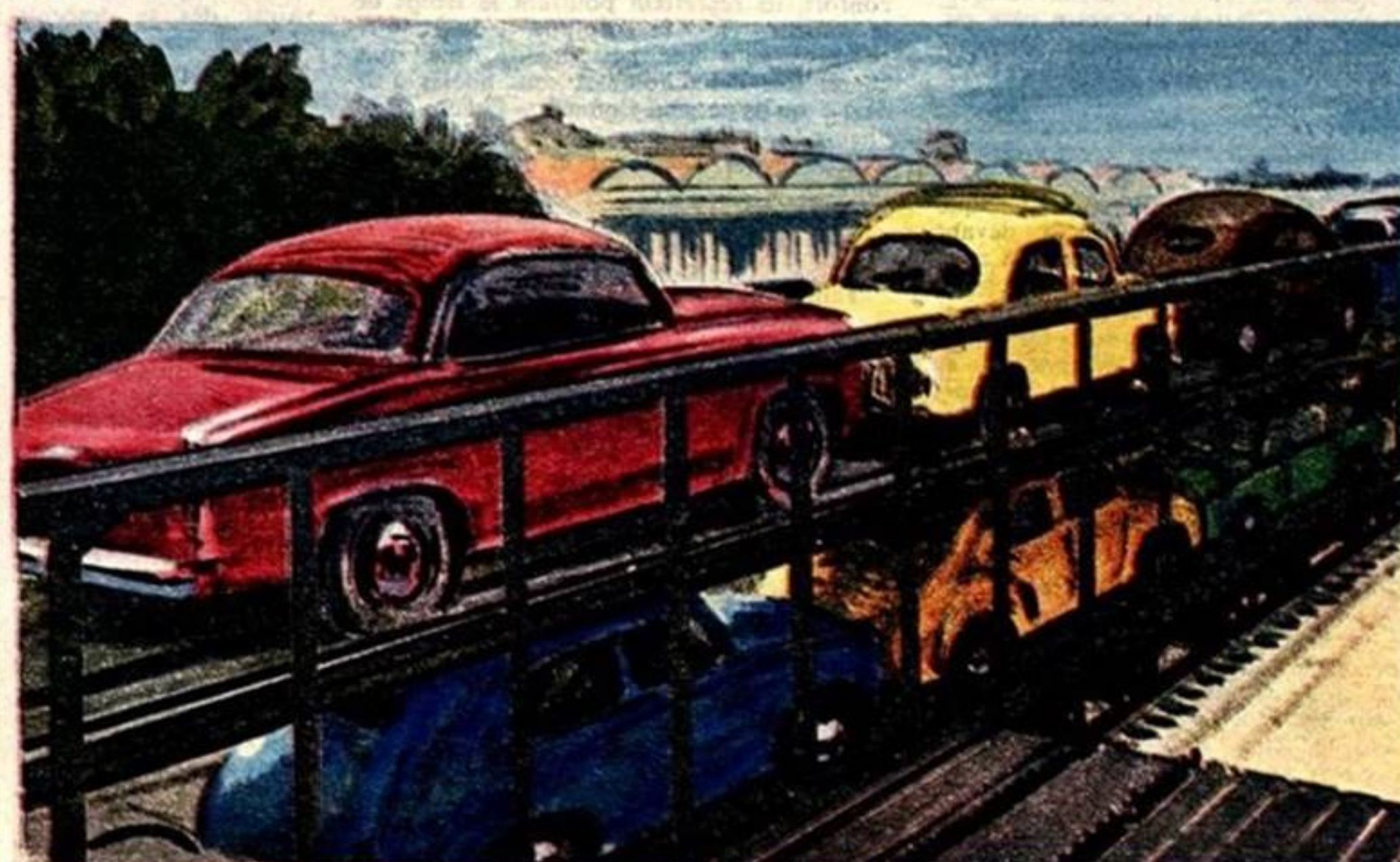
du Chorolais ; 10. Poste d'aiguillage n° 1 et 2, contrôlant toute la sortie de la gare ; 11. Service des cadres (transports en containers) ; 12. Service des Halles ; 13. Poste R. commandant les voies de fosses ; 14. Eglise de Bercy (enclavée sur terrain S.N.C.F.) ; 15. Voies de fosses pour contrôle des wagons ; 16. Grand faisceau ; 17. Gare frigorifique ; 18. Boulevard Poniatowski ; 19. Entrepôt des grands services de transport ; 20. Réception des wagons et formation des convois ; 21. Réserve de voitures ; 22. Remisage ; 23. Chantier de lavage ; 24. Réparation ; 25. Magasins généraux ; 26. Dépôt et réception de Bercy-Conflans ; 27. Ligne de service en direction de Lyon.

28. Gare de Bercy-Conflans ; 29. Ligne de service en direction de Lyon.



CIRCUIT EXÉCUTÉ PAR UN CONVOI DEPUIS S

Voici ces différentes étapes : I. Contrôle. II. Formation. III. Nettoyage. IV. Rem



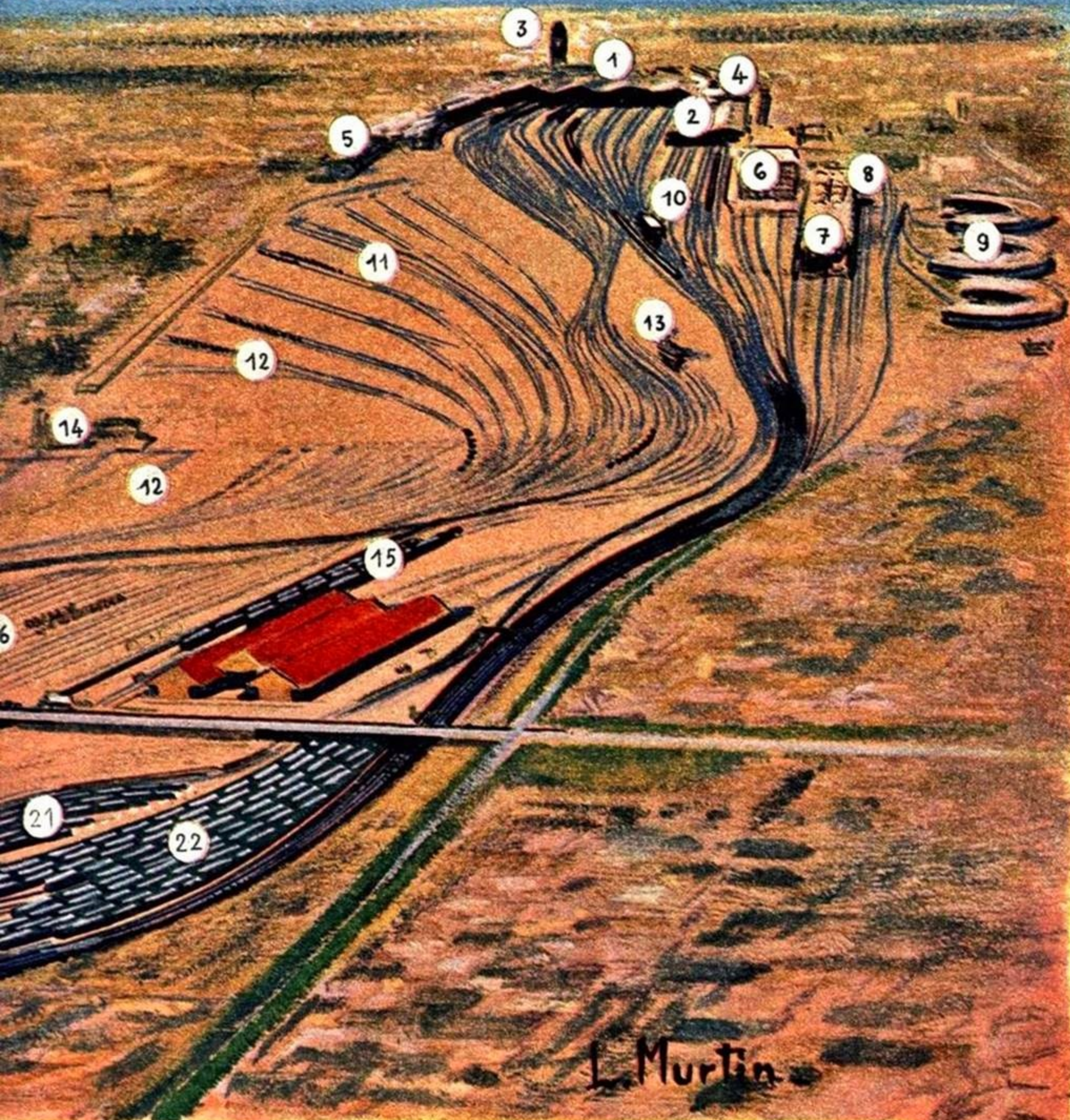
Le train auto-couchettes permet le transport des voitures dans le même convoi que leurs propriétaires, qui peuvent ainsi, les récupérer à l'arrivée. Les autos sont rangées sur des plates-formes, calées et fixées.



A Conflans, des équipes m...
rieurement. Après quoi, on

E VOUS NE L'AVEZ
RE JAMAIS VUE

Pilote

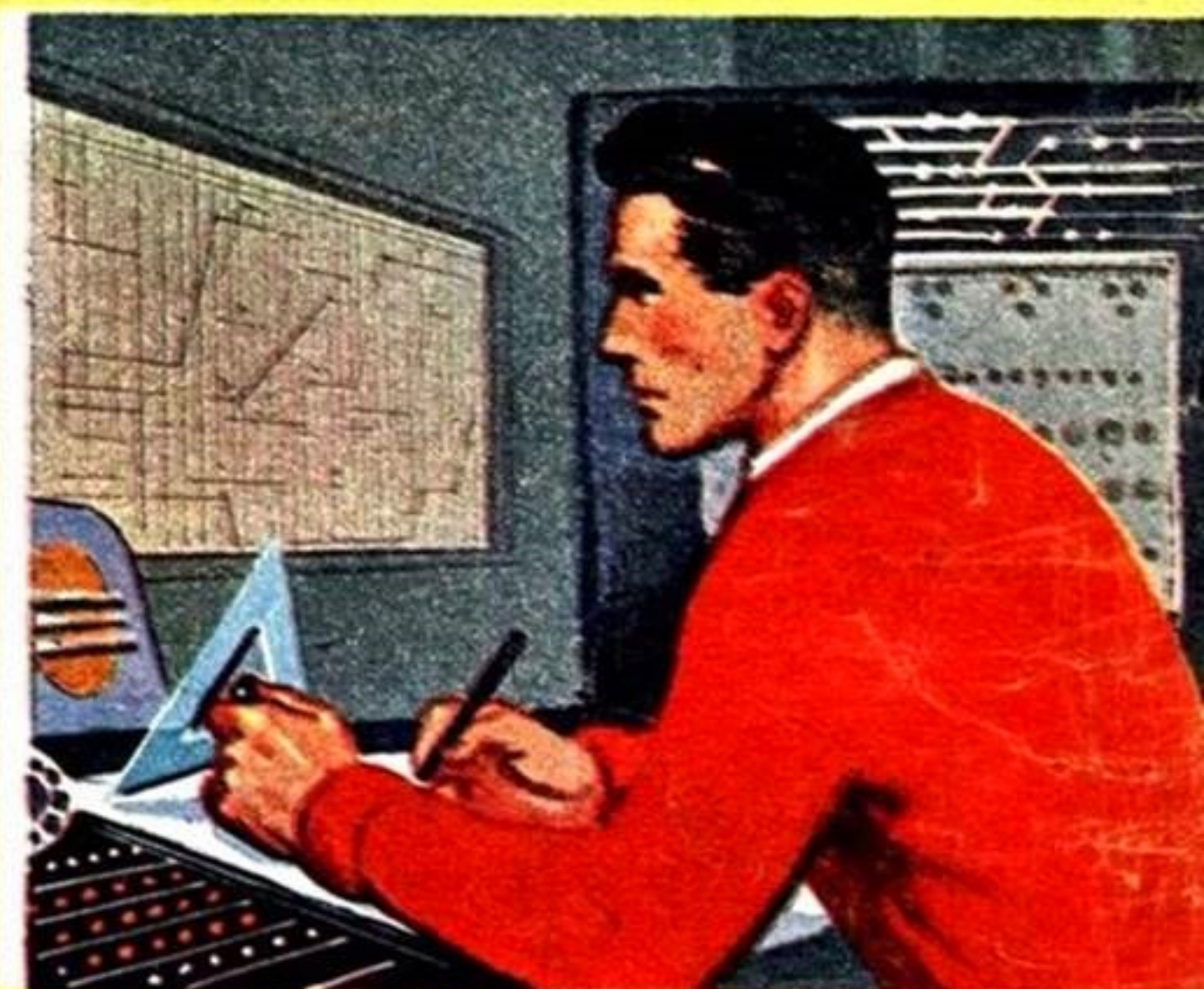


CONVOI DEPUIS SON ARRIVÉE EN GARE, JUSQU'A SON PROCHAIN DÉPART

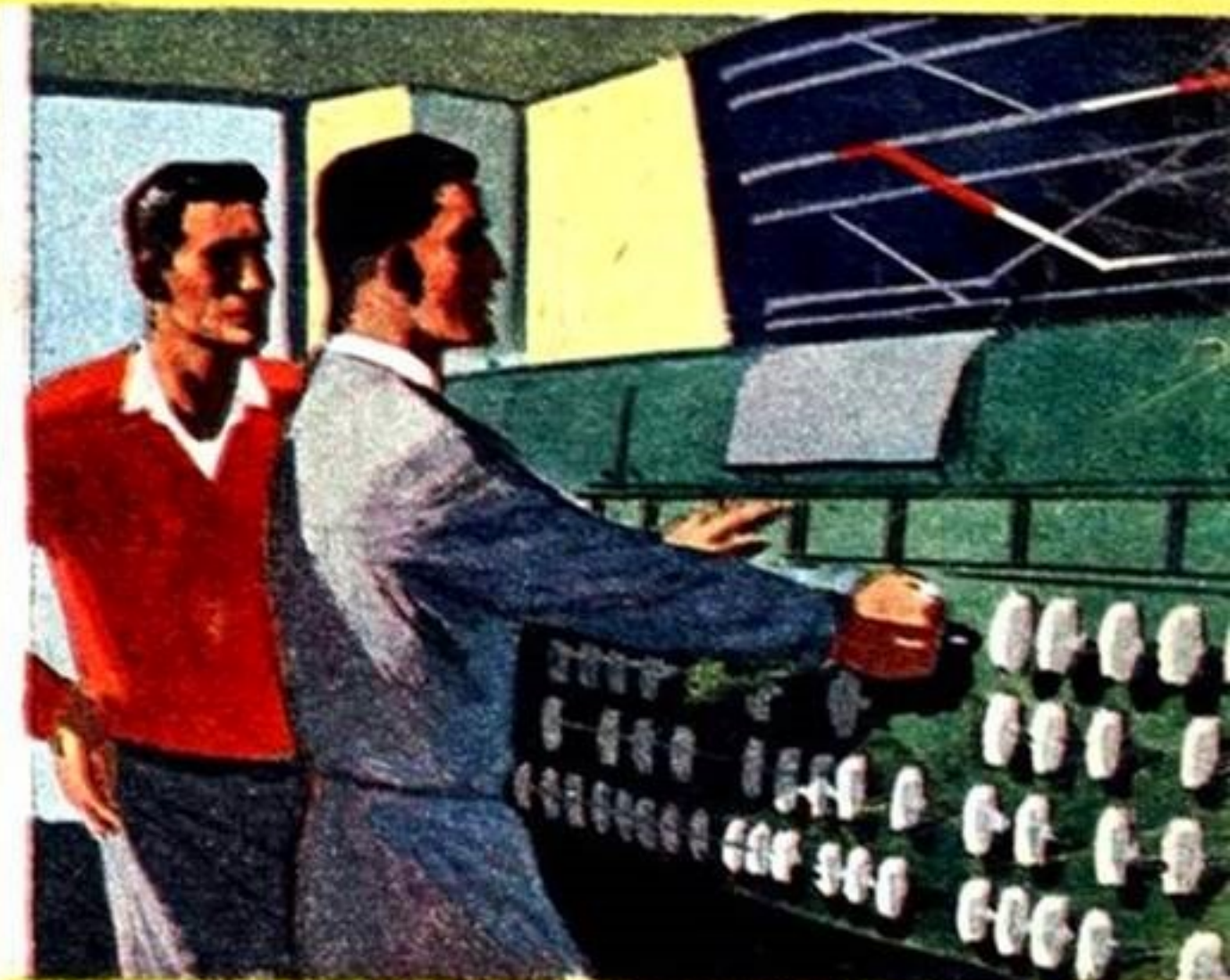
I. Nettoyage. II. Remisage. III. Retour en gare. IV. Jonction du train voyageurs avec rame auto (convoi auto-couchettes.)



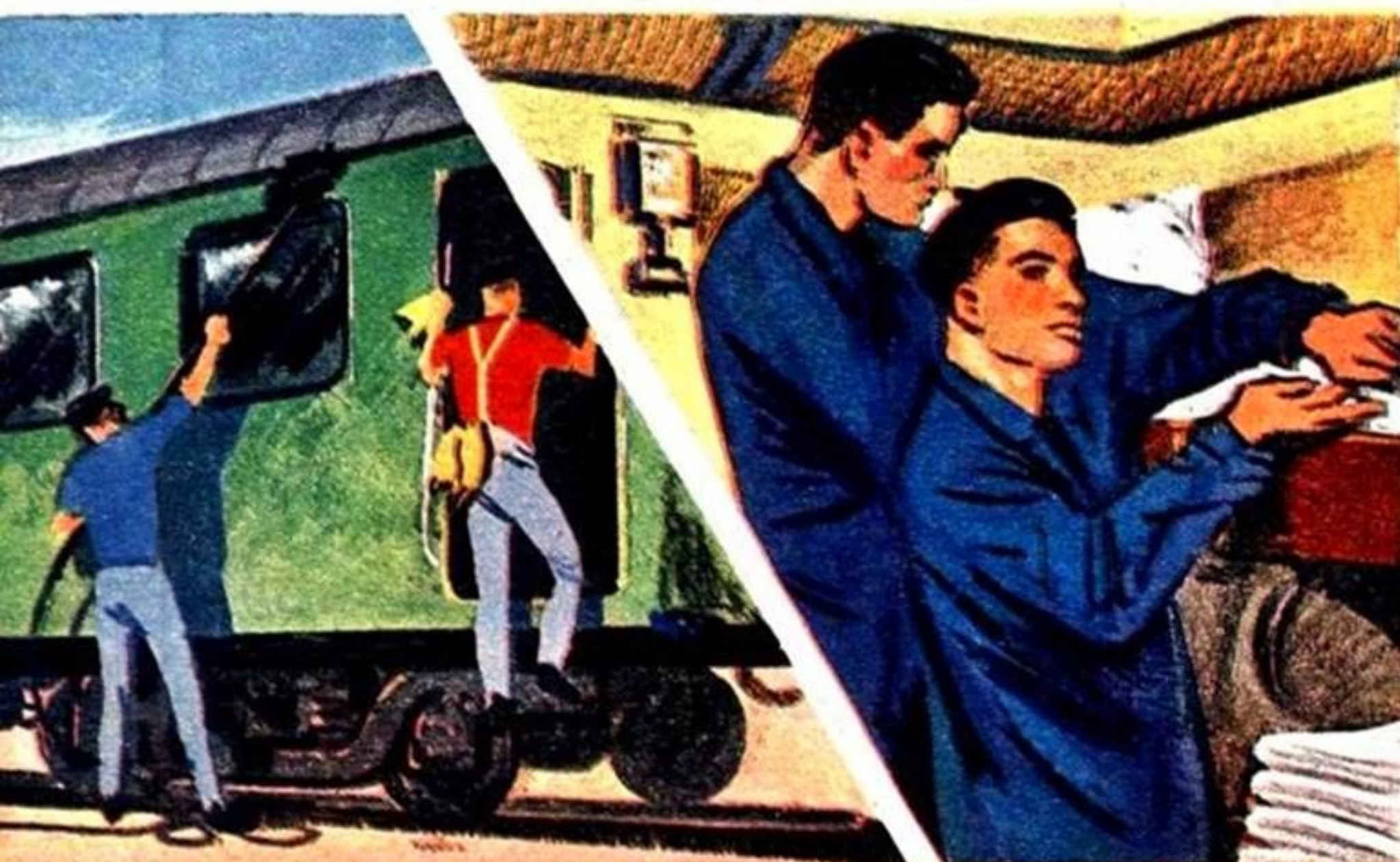
Le Service Location fonctionne plusieurs jours à l'avance. Le préposé par téléphone reçoit les réservations qu'il note sur des fiches spéciales, chaque colonne représente un train ; chaque case un jour du mois. Il transmet ses instructions au Charolais.



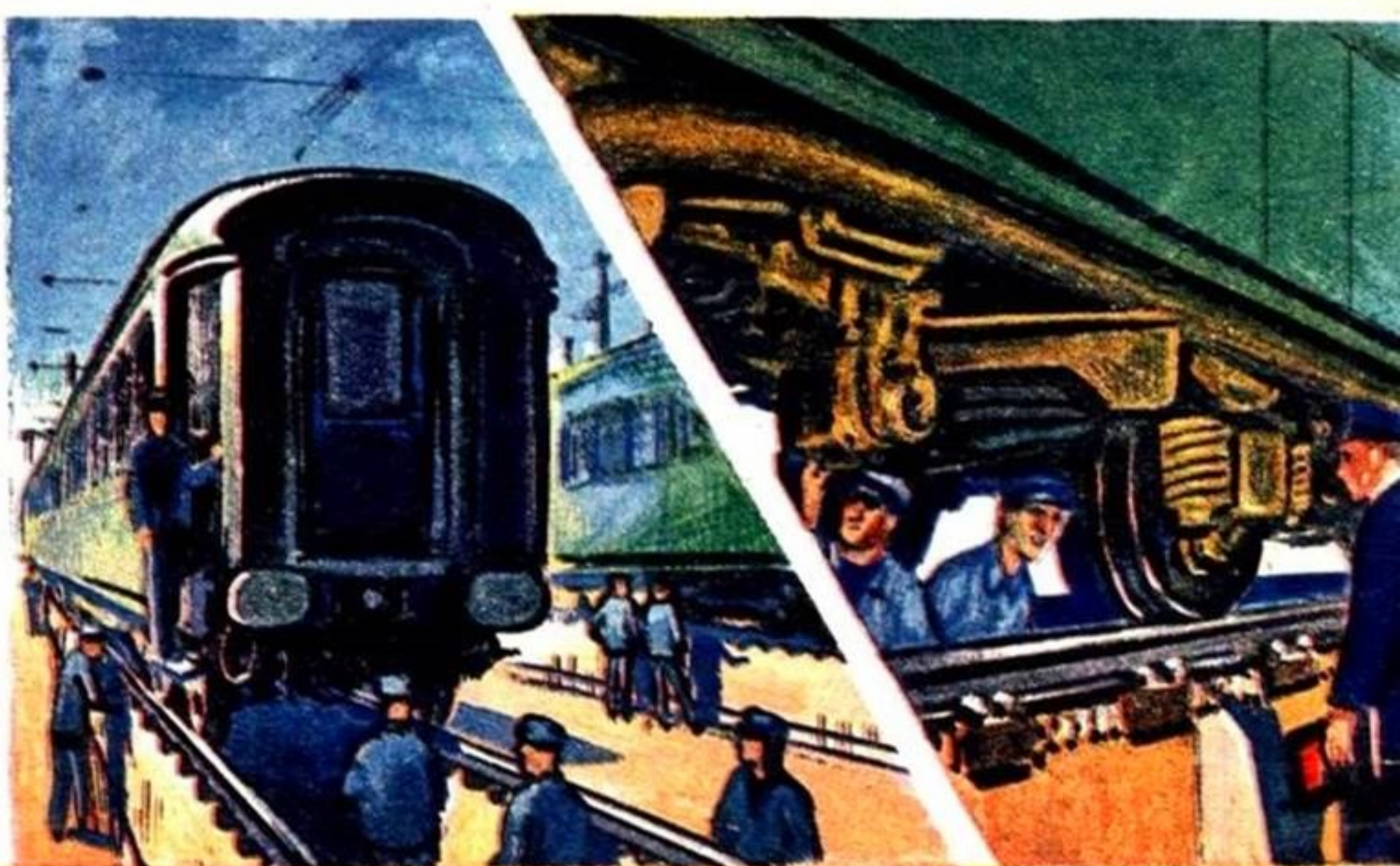
Le poste de commandement suit le parcours de chaque train sur des graphiques précis. Les informations sont reçues par téléphone et doivent correspondre au modèle type. La gare de Lyon contrôle les trains sur 3 parcours : Banlieue, Bourgogne et Bourbonnais.



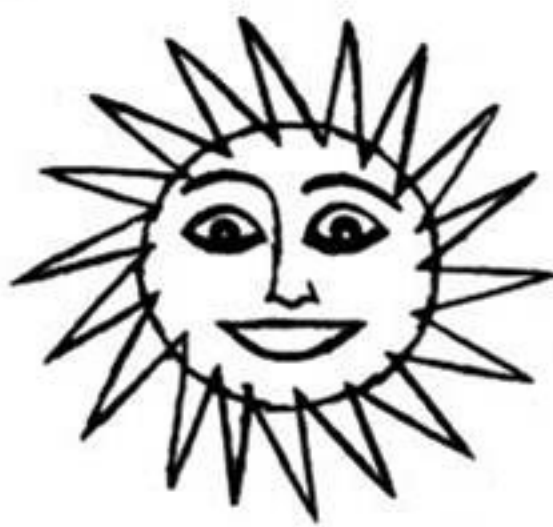
Les postes 1 et 2 assurent le fonctionnement des aiguillages commandant la sortie de la gare. Les lourdes aiguilles d'autrefois sont remplacées par des manettes électriques. Au mur, un panneau lumineux montre l'évolution des convois dès leur sortie de la gare.



Conflans, des équipes munies de brosses et d'aspirateurs nettoient chaque wagon extérieurement et intérieurement. Après quoi, on change les appuie-têtes et les accoudoirs. Les employés des W.-L. préparent les lits.



Sur les voies de fosses, chaque convoi, au terme d'un voyage est minutieusement vérifié par des ouvriers spécialistes. Sitôt qu'une défection, si légère soit-elle est découverte, le wagon est envoyé à l'atelier de réparation.



QUAND LE SOLEIL LUIT...

Voici juillet et, les grandes vacances. C'est pourquoi notre « Club des joueurs », déjà un peu modifié depuis quelque temps prend aujourd'hui une formule « Spécial-vacances » avec jeux de plein air et jeux d'intérieur pour les jours de pluie.
Et puis, nous vous conseillons de faire, aussi bien à ciel ouvert que sous un toit, nos nouveaux concours qui vous amuseront autant que les autres !
Et maintenant, bonnes vacances !

OHÉ ! DU BATEAU... UN ALPHABET "A BRAS"

par Renée PASCAL

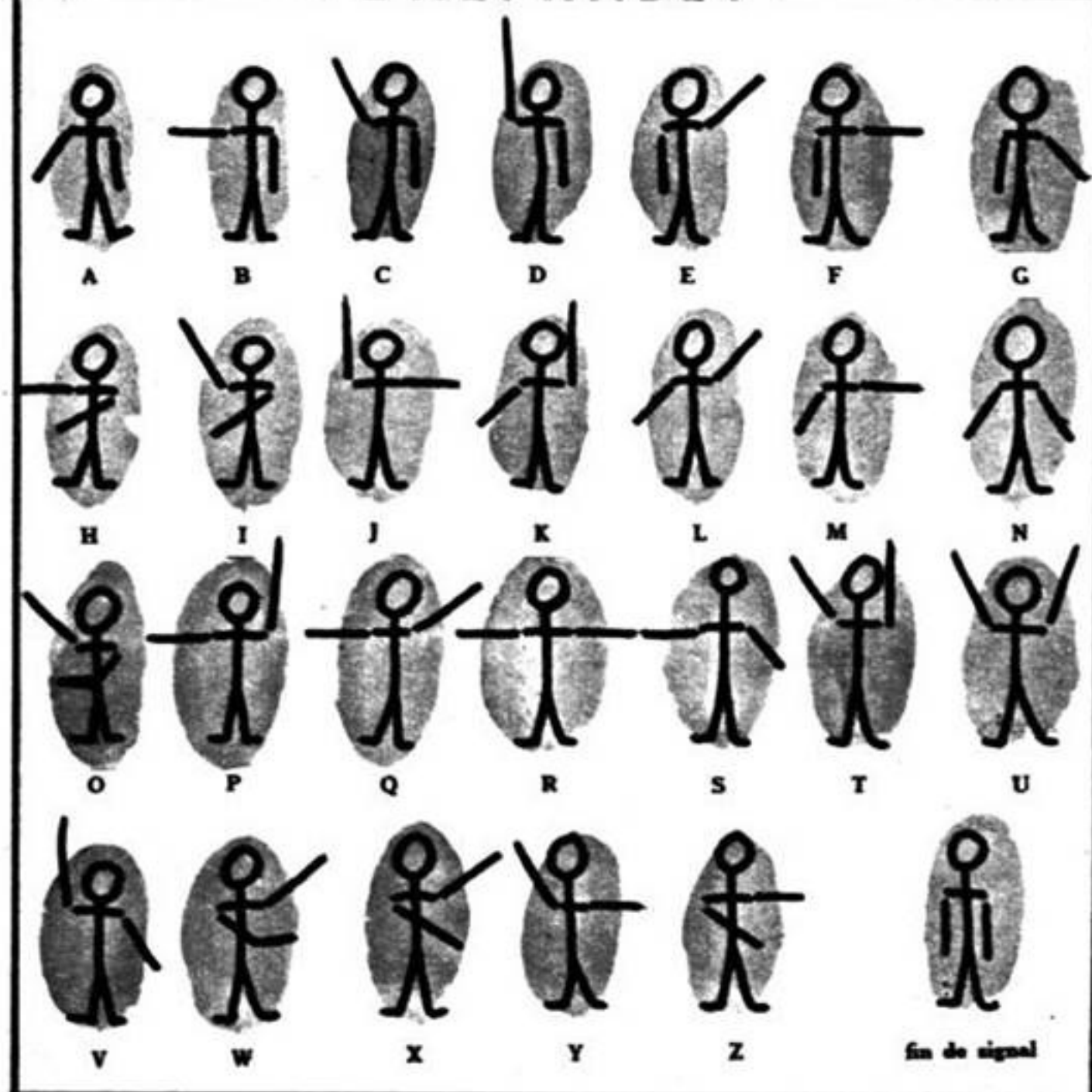
PLOTE vous a déjà appris à communiquer secrètement entre vous, d'abord à l'aide des hiéroglyphes égyptiens, puis par le moyen d'un alphabet syllabique mycénien. Voici maintenant que vous allez partir en vacances ; les plus heureux d'entre vous y sont peut-être déjà. Vive le plein air ! Et c'est aujourd'hui un alphabet de plein air (voir ci-dessous) que nous vous proposons : celui des « signaux à bras », employé par les marins pour communiquer d'un bateau à un autre ou d'un bateau à la côte. Sur la plage, vous pourrez correspondre entre vous grâce à cet alphabet. (Entre chaque mot, vous pouvez, pour que votre correspondant comprenne mieux, intercaler le signe « fin de signal ».) S'il pleut, vous pourrez jouer avec nous. Nous avons en effet inventé un jeu en compliquant le système : cinq « pilotes » (ou parfois quatre seulement d'entre eux) poseront ensemble chaque semaine, dix fois



De gauche à droite, Bernard Cuff, Jean-Loup Beaupuis, Alain Detchenique, Jean-Claude Plischké et Hervé Quemper figurent le premier mot du message secret. Mais le mot ne sera pas si facile à trouver.

de suite, et figureront chaque fois un mot. L'ensemble de ces dix mots formera un message. Les dix premières traductions exactes, que nous recevrons à partir d'une date fixée ultérieurement, vaudront à leurs auteurs un abonnement de six mois à « Pilote ».

L'ALPHABET



MARCEL FORT cherche midi à quatorze heures

POUR un jeu de plein air, voilà un jeu de plein air ! Il vous oblige à tracer un cercle de 10 à 15 m de diamètre. Sur une plage, par exemple, puis-que nous voici en vacances. Comment ? C'est simple. Vous prenez une corde ou une

forte ficelle de 5 à 8 m de long. A chaque bout, un piquet du genre plantoir de jardinier. Vous piquez l'un d'eux en terre (ou en sable) et, corde tendue, vous tracez une circonférence avec l'autre. Sur cette circonférence, 12 jalons fichés à égales distances



NOTRE CONCOURS : Photos de vacances

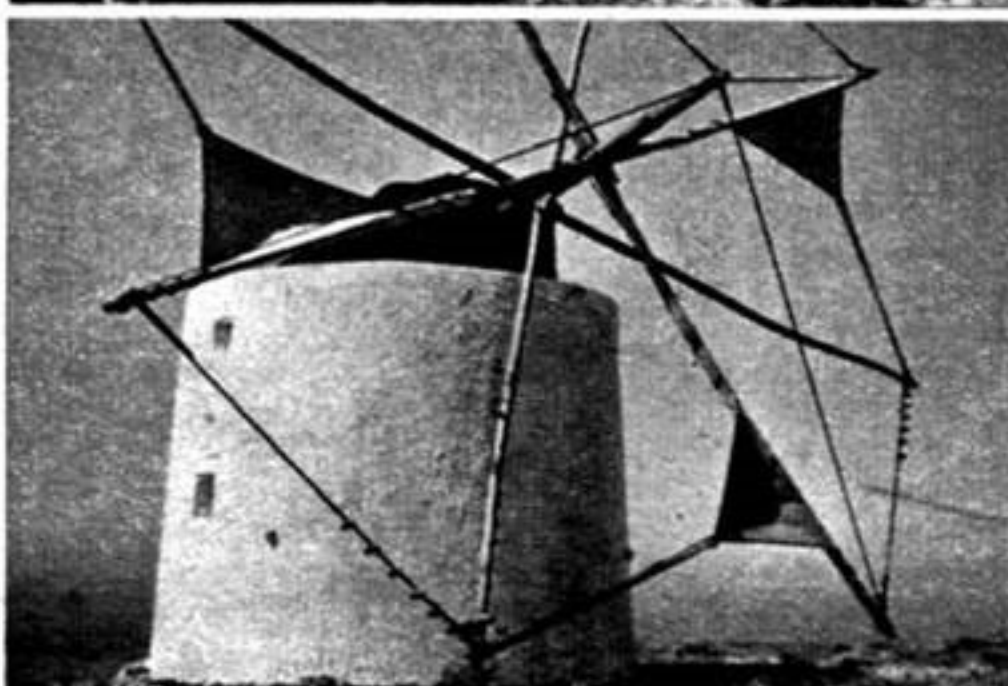
Voici trois photos, trois exemples de ce que vous pouvez nous envoyer pour notre concours - photos de vacances. Nous sommes sûrs que vous ferez aussi bien.



1° Une photo de reportage : événements, personnalités rencontrées. Ici un Bourvil accordéoniste en vacances avec ses deux petits garçons (qui ont beaucoup grandi depuis l'époque où ce cliché fut pris).



2° Une photo drôle : ici une chienne, un chiot et un éléphant de porcelaine... mais vous pouvez très bien nous envoyer des photos drôles sans animaux.



3° Une photo de nature : ici un très joli moulin à vent portugais... mais vous pouvez aussi nous envoyer des clichés de fleurs, de fruits, ou de paysages de toutes sortes.

Maintenant, nous attendons vos envois et nous espérons qu'ils seront en assez grand nombre et d'assez belle qualité pour que, chaque semaine, nous publions un cliché de chacune des trois catégories.
Pour leurs auteurs : un abonnement d'un an à « Pilote ».
Dépêchez-vous donc d'appuyer sur le déclencheur !

comme les 12 heures d'une horloge. Là aussi, le tracé est facile. Sans faire appel à une géométrie compliquée, divisez le cercle en quatre quarts puis, à l'œil, chaque quart en trois parties égales. Voilà vos douze divisions que vous marquez d'ailleurs, de 1 à 12. Après quoi, vous fabriquez un piquet plus grand que les autres qui soit la hampe d'un drapeau. Plutôt d'un oriflamme à deux pointes. C'est plus joli.

Au milieu du cercle, l'un de vous, les yeux bandés. Vous le faites tourner sur lui-même pour l'étourdir et vous plantez le drapeau à la place de l'un des 12 jalons. Sur le N° 3, par exemple, et au chercheur du centre, vous criez : « Le drapeau est à 3 heures ! » Alors il a deux minutes pour le trouver et l'arracher. S'il n'est

pas très sûr de lui, il peut se faire aider. Ainsi, il tend son bras dans une direction qu'il choisit et vous lui dites : « Tu montres 7 heures », s'il tend son bras vers le jalon 7. Et ainsi de suite. Il peut ainsi se repérer.

Il est évident que s'il ne se fait pas aider, il a beaucoup plus de mérite. Dans ce cas, s'il trouve le drapeau avant deux minutes il marque 10 points. S'il se fait aider une fois : 6 points. Deux fois : 3 points.

Et après que chacun de vous soit passé à son tour au centre du cercle (le drapeau changeant chaque fois de place, bien sûr), vous faites le décompte des points et vous sacrez champion celui qui a le moins cherché... midi à quatorze heures ! Salut !

PIERRE BELLEMARE :

Les dangereuses vacances de Madame Lopez

C'est une affaire peu courante qui sollicite aujourd'hui les lumières de l'inspecteur Robillard. Mais faisons connaissance avec Mme Lopez...



Robillard reçoit la visite d'une certaine Mme Lopez, très nerveuse, qui affirme à l'inspecteur : « Mon mari me déteste. Il va me supprimer pendant nos vacances. J'en suis sûre ! »



Le même jour, les Lopez partent en vacances. Robillard les prend en filature et observe les faits et gestes du mari dans la gare de chemin de fer.



Adroïtement, Robillard s'arrange pour heurter Lopez. Une discussion s'engage. Lopez insulte Robillard. Celui-ci l'arrête. Lopez s'étrangle de fureur.

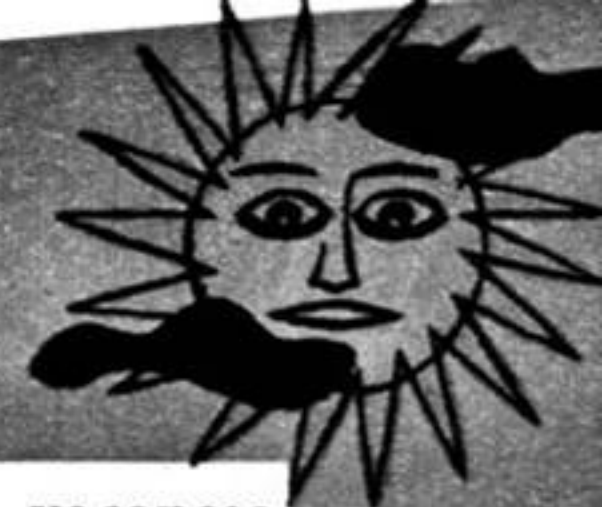


Au commissariat, Lopez est fouillé. Il nie. Il affirme qu'il ne voulait pas supprimer sa femme durant les vacances, ni à aucun autre moment.



Pauvre Mme Lopez ! Elle a été bien mal inspirée en s'adressant à vous, inspecteur ! Nous vous conseillons vivement, pour sa tranquillité et aussi pour celle de votre conscience, de suivre pas à pas son mari... Pourquoi ? page 31, vous saurez tout.

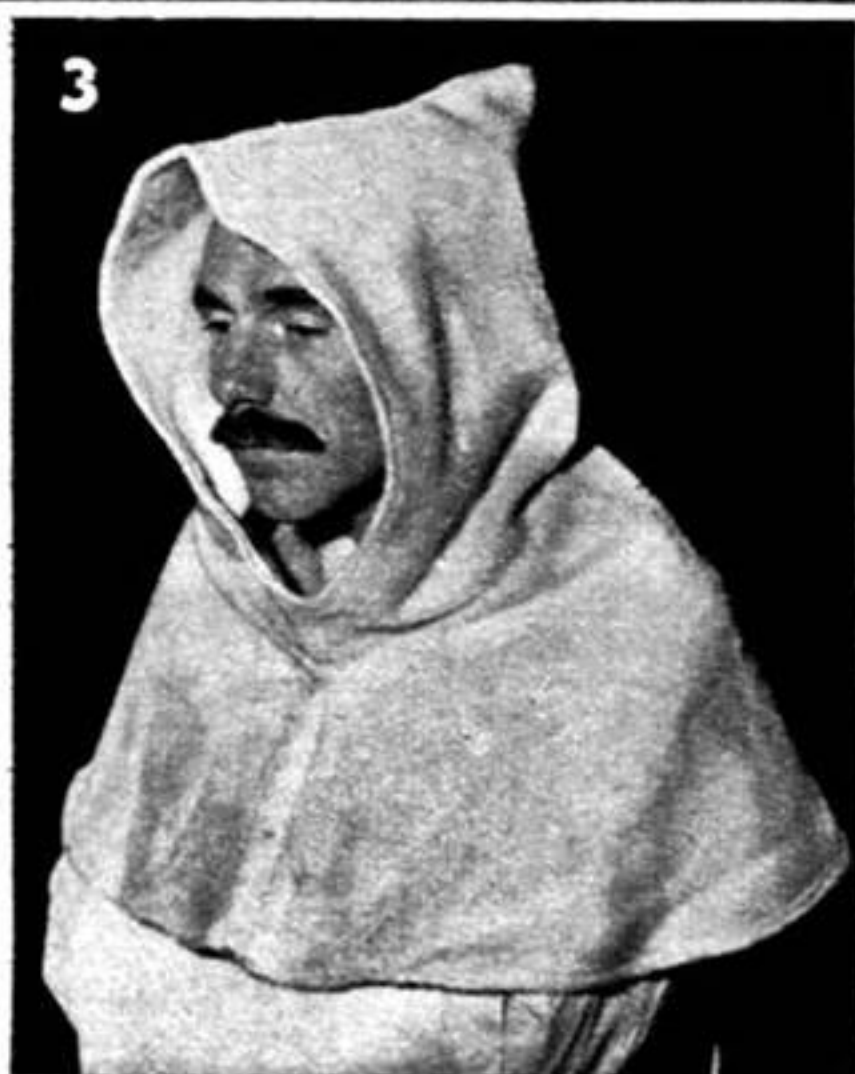
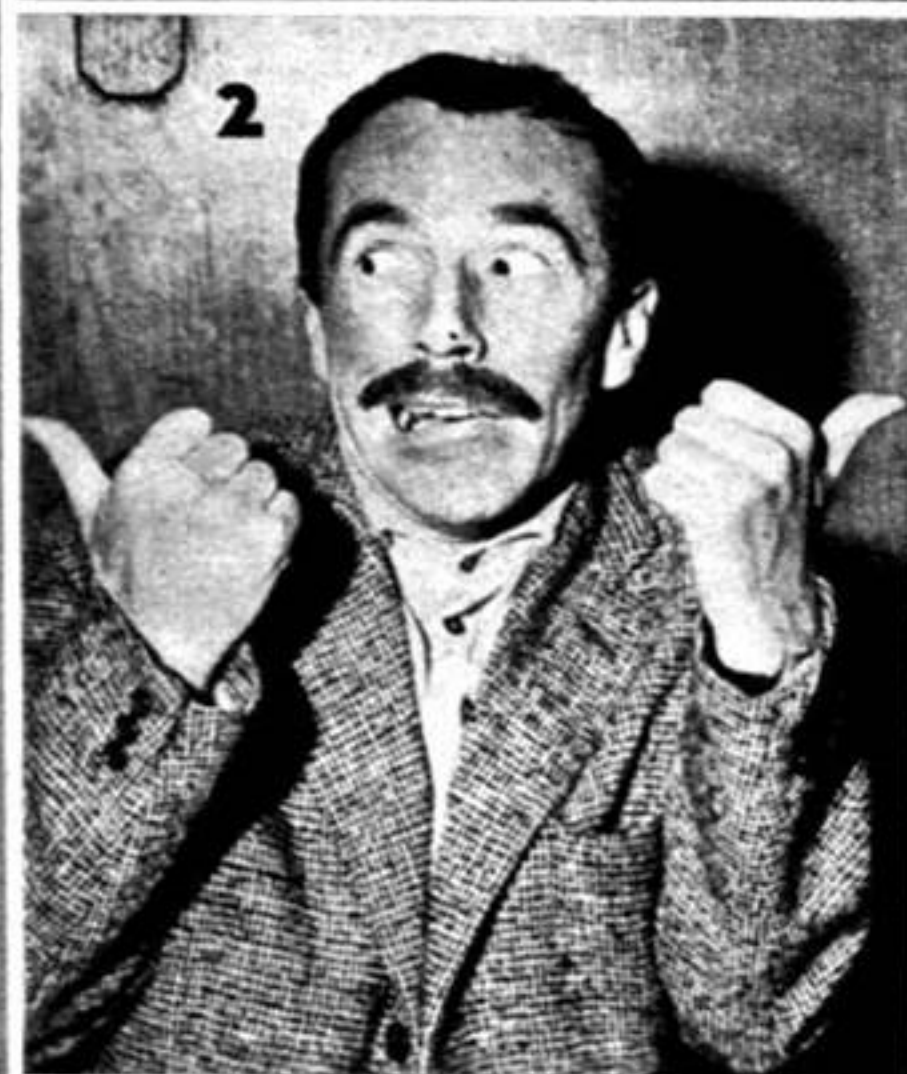
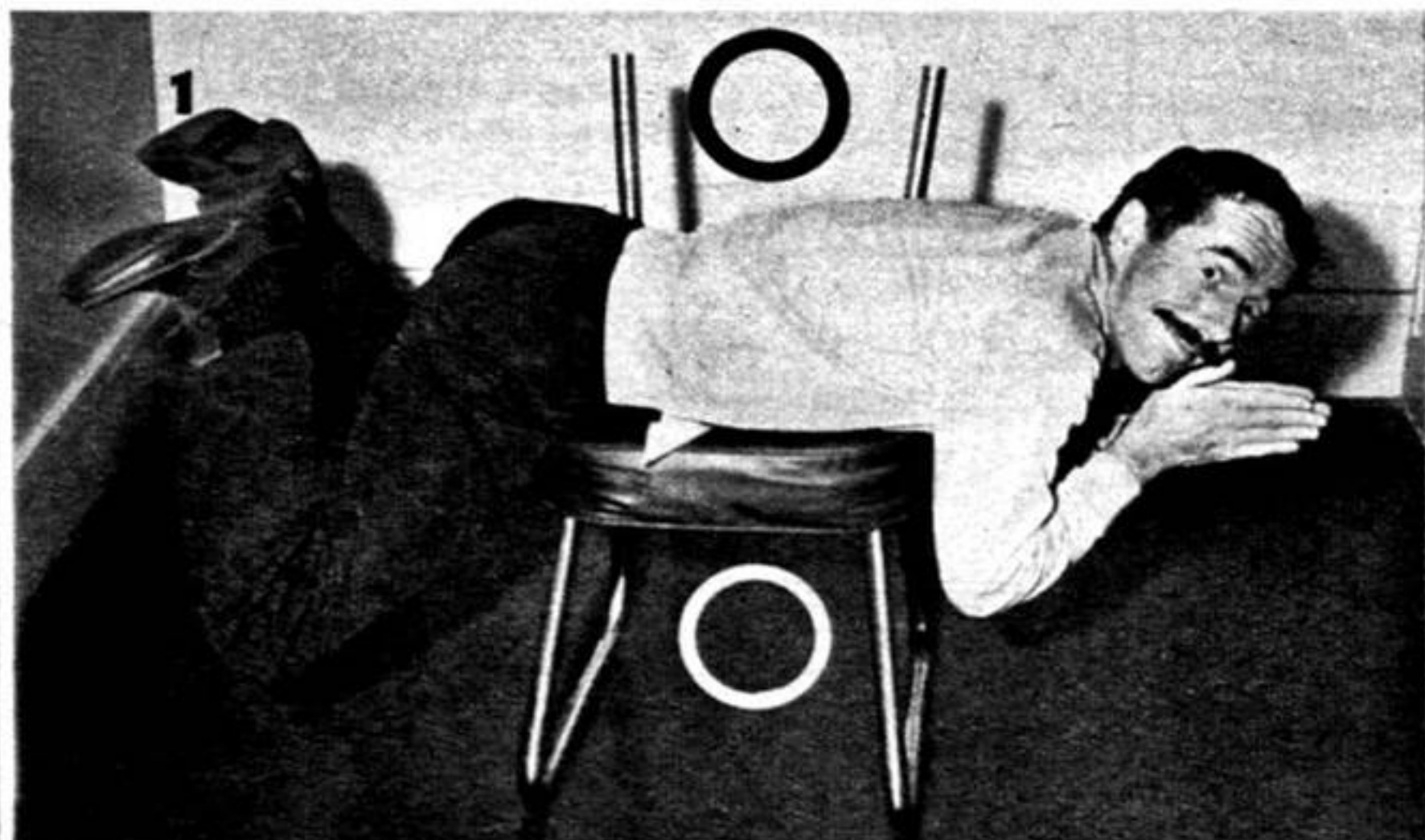
... MAIS SI LE SOLEIL SE CACHE



JEAN-PAUL ROULAND : Trouvez le proverbe

SUR chacune de ces trois photos, 1, 2 et 3, j'ai tenté d'illustrer un proverbe connu. Mais attention ! Si je vous précise que ces illustrations sont parfois fantaisistes, vous

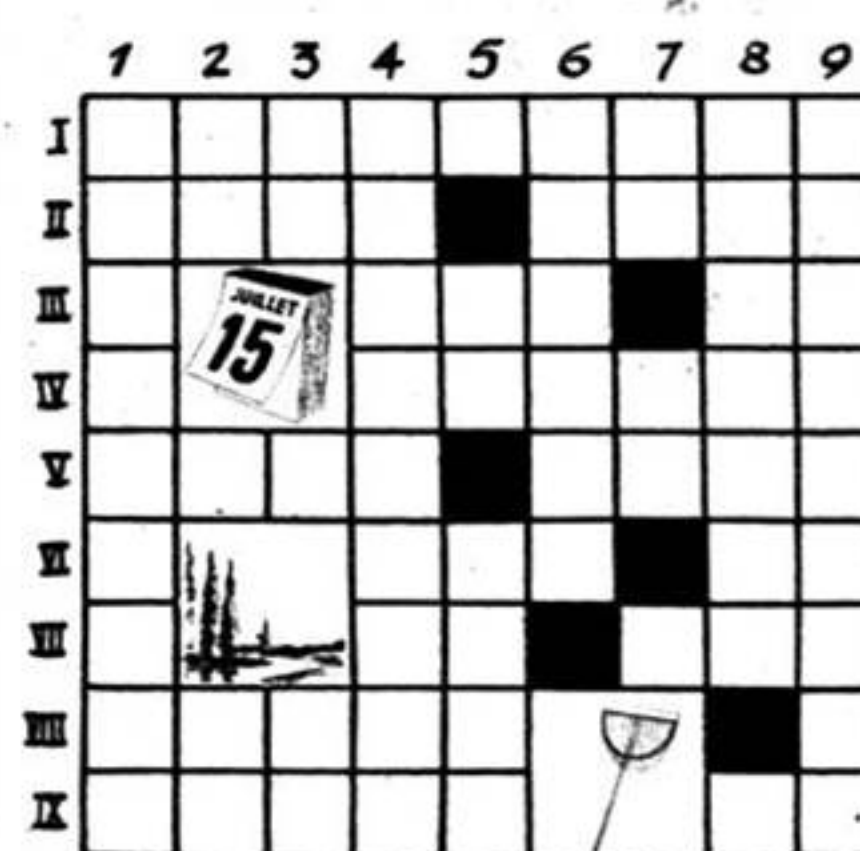
n'aurez plus d'excuses à ne pas trouver car... un homme averti en vaut deux ! Voyez en page 31 si vous avez du flair et si vous êtes observateurs, car des pièges vous sont tendus...



LES MOTS CROISÉS DE "PILOTE" : Départs en vacances

Horizontalement : 1. Trouver un petit coin tranquille sur leurs pentes, c'est le but recherché, pour leurs vacances, par les amateurs d'altitude. — 2. Une côte qui a beaucoup de succès pendant la période des vacances. — 3. Une rivière qui se jette dans la Seine, non loin de Paris, et en bordure de laquelle on peut passer de très agréables vacances. — 4. La but des vacances, c'est d'en changer. — 5. Deux lettres de vacances. — 6. Quel plaisir de se faire basculer par elles sur les plages. — 7. Chef - Il serait très agréable de passer de vacances à ses pieds, en Sicile, à condition qu'il n'entre pas en éruption. — 8. Chose latine - En doctrine. — 9. Avec lui on pourrait mettre Paris dans une bouteille - Il faut en avoir dans la poche si l'on veut passer ses vacances en Roumanie. — 10. Un canal dont vous apprendrez à connaître le nom si vous passez vos vacances non loin d'un marais salant. — 11. Un adjectif féminin qui qualifie bien l'eau de mer. — 12. Un espace de temps pendant lequel vous passez au moins une fois des grandes vacances.

Verticalement : 1. Ces paysages jouissent de la plus grande faveur dans le choix de tous pour y passer les vacances. — 2. Deux lettres de zoo - Possessif. — 3. L'avantage des vacances, c'est de pouvoir les passer ainsi, ou presque. — 4. Pronom personnel. — 5. En vacances ou non, c'est ainsi que l'on appelle un voyage en mer. — 6. Apprenez à le dire dans l'affirmative si vous passez vos



vacances en Allemagne - Ainsi se nomme, désormais, l'Irlande. — 6. Celles du Tam, par exemple, offrent d'innombrables coins agréables pour passer ses vacances au bord de l'eau. — 7. Négation - Note de musique. — 8. Les automobilistes en consomment beaucoup en période de vacances. — 9. Celle que l'on éprouve au début de ses vacances est toujours agréable. (Solution page 31.)

RENDEZ-VOUS SUR 1.293 MÈTRES

"ZOO-CROQUIS"

SERAIT-CE le gendarme des insectes ? Tout le jour, ELLE saute et s'acharne aux trousses d'invisibles braconniers qu'ELLE n'attrape jamais.

Les plus hautes herbes ne l'arrêtent pas. Rien ne LUI fait peur, car ELLE a des bottes de sept lieues, un cou de toureau, le front génial, le ventre d'une carène, des ailes en celluloid, des cornes diaboliques et un grand sabre au derrière.

Mais déjà tu ne LA tiens plus. Sa rage de sauter LA reprend. Le monstre vert l'échappe d'un brusque effort et, fragile, démontable, te laisse une petite cuisse dans la main.

Tel est le portrait (écrit, comme les autres, par Jules Renard) de l'animal dont vous devez trouver le nom comme devront le trouver, aujourd'hui, jeudi 30 juin, les auditeurs de Radio-Luxembourg qui seront à l'écoute de 13 h 40 à 13 h 50, de la rubrique de Jean-Paul « Les jeunes amis des animaux » diffusée au cours du magazine du jeudi après-midi : « Champion ». Cette même rubrique étant programmée par Radio Monte-Carlo dimanche prochain 3 juillet à 13 h 30.

Une fois deviné le nom de cet animal, dessinez-le en couleurs en lui donnant les traits de caractère que lui a prêtés Jules Renard. Et envoyez-nous votre dessin.

Chaque semaine, de magnifiques boîtes Caran d'Ache (Prismalo et Néocolor) récompenseront les vingt meilleurs envois sélectionnés par un jury constitué par les dessinateurs de « Pilote ».

La semaine dernière, le nom à deviner était : porc.

Un "MOT DE PASSE" au Panthéon

Aujourd'hui notre « mot de passe » est le nom d'un grand poète qui repose au Panthéon.

Dimanche prochain, 3 juillet à 10 heures et 11 h 10, Françoise Dorin, Jacques Bénétin et René Marc le donneront à deviner aux auditeurs de Radio-Luxembourg et Radio-Monte-Carlo. Si vous faites partie des candidats interviewés par Jacques Bénétin et si vous le devinez, vous pourrez gagner les 500 NF offerts par les biscottes Prior.

Les SELF-JOUETS de JEAN ★ MICHEL



Voici, pour participer à des courses de plages, un système entraîneur pour petites autos. Il s'agit d'utiliser la force du courant d'une rivière creusée dans le sable mouillé. (Voir, en bas de page, à droite, le plan de trois rivières, la disposition des moulins et des autos).

Mettez en forme les fils de fer (A) et (B) servant de support à l'axe (C) et que vous enfoncez sur chaque rive, dans le sable. Enfoncez dans l'axe (C), les bouchons (D) (E) (F) et les perles (G) (H). Coudez l'axe (C) en (I) et maintenez avec une épingle piquée pour éviter le dérapage du bouchon (D).

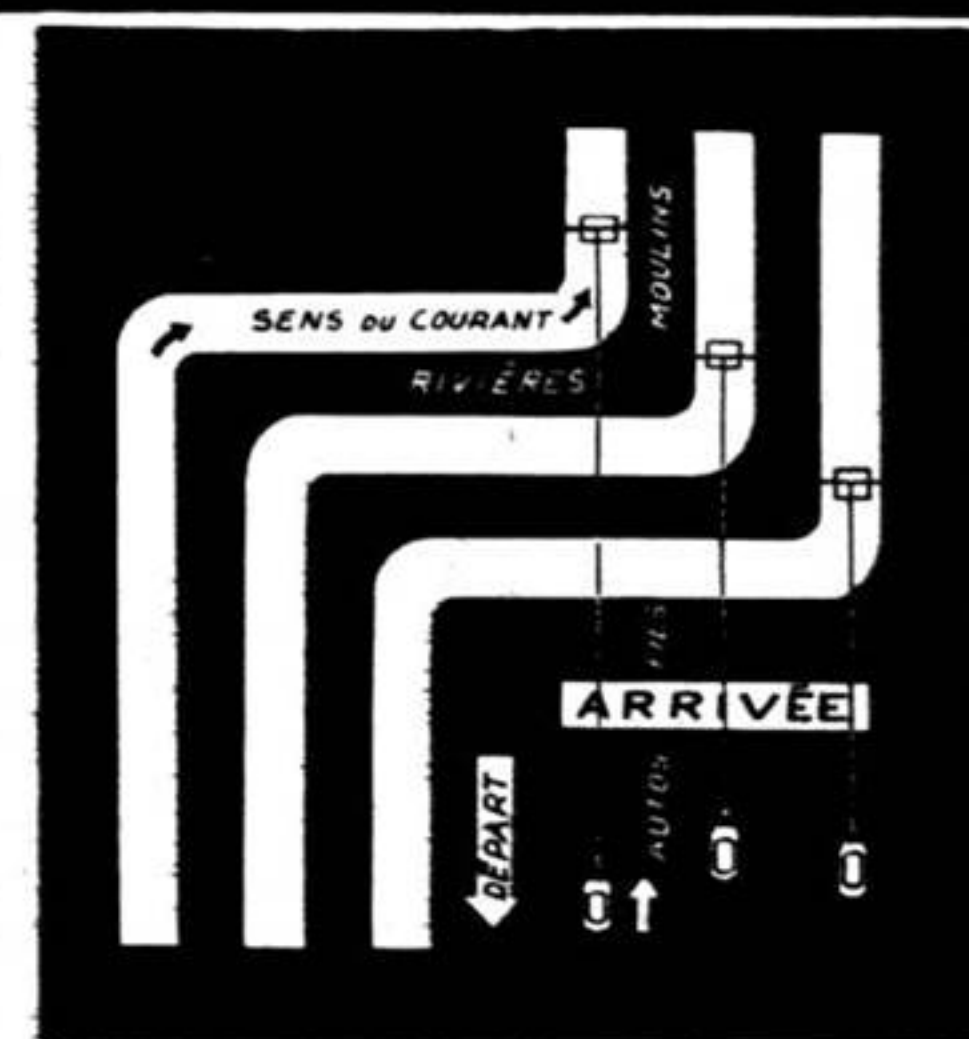
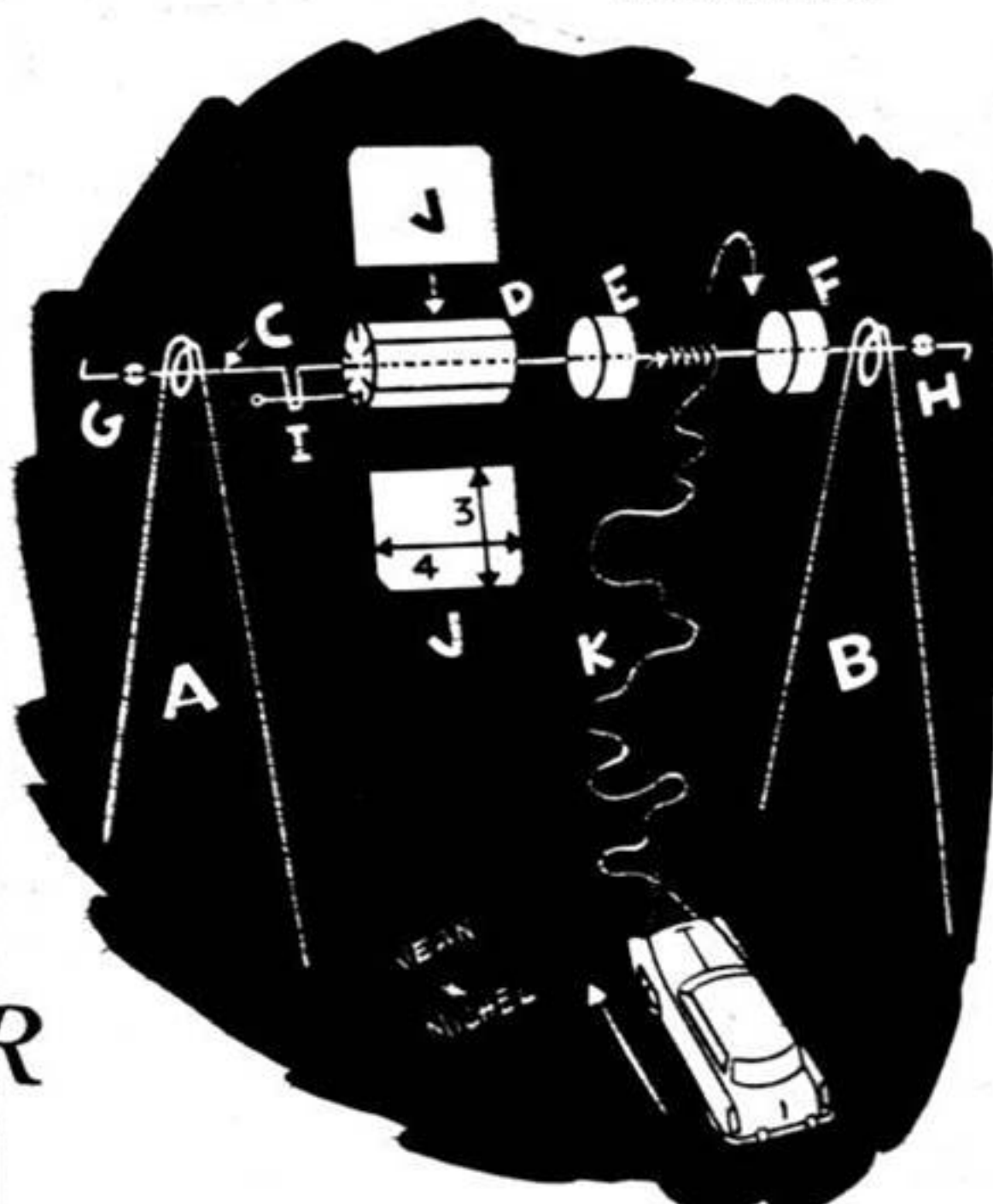
Découpez huit ailettes (J) dans une boîte en fer-blanc et emboîtez-les dans le bouchon (D) fendu en huit.

Nouez et collez un fil de 5 à 10 mètres (K) à l'axe (C) entre les bouchons (E) et (F). Nouez l'autre extrémité du fil à votre auto.

Et maintenant, en avant !

MOULIN A EAU pour courses d'autos sur plage

Jean-Michel.



présenté par
MICHEL MULLER

Astérix

DESSINS: **UDERZO**

TEXTE: **ROSENNY**

LE GAULOIS

RESUME. — Le centurion Caius Bonus a dû demander à ses prisonniers gaulois, Astérix et Panoramix, le druide, le contrepoison de la potion qui fait pousser les cheveux et les barbes.



LE TOUR DE FRANCE 1919 LE ROMAN VRAI DU 1^{er} MAILLOT JAUNE

Résumé : Après les Pyrénées, il reste quinze rescapés dans le Tour de France 1919 (ils sont partis à soixante-neuf). Le vétéran Christophe mène au classement général devant le Belge Lambot à 28', le Français Alavoine à 48', et le Belge Masson à 54'.

Le public méridional n'est pas aussi discipliné que le public parisien. Incidents à Marseille et à Nice. Il est vrai que les installations de l'ancien Parc des Princes de Paris permettent aux sportifs de la capitale de patienter confortablement.



L'allure imposée par les hommes de tête est trop rapide pour certains et en particulier pour le Belge Verstraeten qui est surpris, par un commissaire, accroché à un motocycliste. Résultat : Verstraeten est disqualifié. Il ne reste plus qu'un seul licencié B en course : Nempou.



Décidément, les commissaires vont avoir la main lourde dans cette huitième étape Perpignan-Marseille. Au passage à Arles, le Normand Duboc subtilise au vol une paire de canettes de bière sans en demander l'autorisation aux consommateurs. Résultat : trente minutes de pénalisation !



Veille de 14 juillet, pas de troupe pour le service d'ordre et les quelques agents marseillais présents au Parc Borély sont rapidement débordés par la foule qui envahit la piste. Alavoine réussit cependant à gagner le sprint (quatrième victoire d'étape), devant Lucetti, Scieur, Lambot et Christophe.



Douze coureurs prennent le départ de la 9^e étape, Marseille-Nice, avec la boucle de Sospel, le Belge Masson ayant abandonné la veille. Emoustillé par la proximité de son pays, Lucetti est en tête au premier passage à Nice, où sur la Promenade des Anglais, ses compatriotes lui offrent des fleurs.



Dans la boucle de Sospel, match Lucetti-Barthélémy, qui se termine à l'avantage du Français. Lucetti était victime de deux crevaisons. Christophe perd du terrain. A l'arrivée, Alavoine et Lambot surveillent le chronométrateur pour savoir ce qu'ils reprennent au « vieux ».



Le « vieux » a limité les dégâts, il ne perd que 21 minutes sur Barthélémy et quatre seulement sur ses deux plus dangereux adversaires : Lambot et Alavoine. Mais, comble de malchance, Christophe, emporté par son élan, heurte, sur la ligne d'arrivée, un agent de police niçois. Chute générale !

La semaine prochaine : "MON BEAU MAILLOT JAUNE".

Nicolas

C'EST PAS JUSTE

C

LOTAIRE, chez lui, a marché sur son petit camion rouge, il est tombé et il s'est cassé le bras. Nous, ça nous a fait beaucoup de peine parce que Clotaire c'est un copain et aussi, parce que le petit camion rouge je le connaissais, il était chouette avec des phares qui s'allumaient et je crois qu'après que Clotaire lui a marché dessus, on ne pourra pas l'arranger.

On a voulu aller le visiter chez lui, Clotaire, mais sa maman n'a pas voulu nous laisser entrer. On lui a dit qu'on était des copains et qu'on connaissait bien Clotaire, mais sa maman nous a dit que Clotaire avait besoin de repos et qu'elle nous connaissait bien, elle aussi.

C'est pour ça qu'on a été drôlement contents quand on a vu arriver Clotaire en classe, aujourd'hui. Il avait le bras retenu par une sorte de serviette qui lui passait autour du cou, comme dans les films quand le jeune homme est blessé, parce que dans les films, le jeune homme est toujours blessé au bras ou à l'épaule et les comiques qui jouent le jeune homme dans les films devraient déjà le savoir et se méfier. Comme la classe était commencée depuis une demi-heure, Clotaire est allé s'excuser devant la maîtresse, mais au lieu de le gronder,

« Quand Clotaire s'est assis, on a commencé à lui poser des tas de questions, on lui a demandé si ça lui faisait mal, et qu'est-ce que c'était que ce truc dur qu'il avait autour du bras et on lui a dit qu'on était drôlement contents de le revoir, mais la maîtresse s'est mise à crier que nous devions laisser notre camarade tranquille et qu'elle ne voulait pas que nous prenions ce prétexte pour nous disputer. » Ben quoi, a dit Geoffroy, si on ne peut plus parler aux copains maintenant... et la maîtresse l'a mis au piquet, et Clotaire s'est mis à rigoler.

« Nous allons faire une dictée », a dit la maîtresse. Nous avons pris nos cahiers et Clotaire a essayé de sortir le sien de son cartable avec une seule main. « Je vais t'aider », a dit Joachim qui était assis à côté de lui. « On ne t'a pas sonné », a répondu Clotaire. La maîtresse a regardé du côté de Clotaire et elle lui a dit : « Non, mon petit, pas toi bien sûr, repose-toi. » Clotaire s'est arrêté de chercher dans son cartable et il a fait une tête triste, comme si ça lui faisait de la peine de ne pas faire de dictée. La dictée était terrible avec des tas de mots comme « chrysanthème » ou on a tous fait des fautes et « dicotylédone » et le seul qui l'a bien écrit c'est Agnan qui est le premier de la classe et le chouchou de la maîtresse. Chaque fois qu'il y avait un mot difficile, moi je regardais Clotaire et il rigolait.

Et puis, la cloche de la récré a sonné. Le premier qui s'est levé, ça a été Clotaire. « Il vaudrait peut-être mieux », a dit la maîtresse, que tu ne descendes pas dans la cour avec ton bras. » Clotaire a fait la même tête que pour la dictée, mais en plus embêté.

« Le docteur a dit qu'il me fallait prendre de l'air », a dit Clotaire, si non, ça pourrait être drôlement grave. » La maîtresse a dit que bon, mais qu'il fallait faire attention. Et elle a fait sortir Clotaire le premier, pour que nous ne puissions pas le bousculer dans l'escalier. Avant de nous laisser descendre dans la cour, la maîtresse nous a fait des tas de recommandations, elle nous a dit que nous devions être prudents et ne pas jouer à des jeux brutaux et aussi que nous devions pro-

téger Clotaire pour qu'il ne se fasse pas mal. On a perdu des tas de minutes de la récré, comme ça. Quand nous sommes enfin descendus dans la cour, nous avons cherché Clotaire, il était en train de jouer à saute-mouton avec les élèves d'une autre classe, qui sont tous très bêtes et que nous n'aimons pas.

On s'est tous mis autour de Clotaire et on lui a posé des tas de questions. Il avait l'air tout fier, Clotaire, qu'on soit si intéressés. On lui a demandé si son petit camion rouge était cassé. Il nous a dit que oui, mais qu'on lui avait donné des tas de cadeaux pour le consoler pendant qu'il était malade, il avait eu un voilier, un jeu de dames, deux autos, un train et des tas de livres qu'il échangeait contre d'autres jouets. Et puis, il nous a dit que tout le monde avait été drôlement gentil avec lui, le docteur lui apportait chaque fois des bonbons, son papa et sa maman avaient mis la tête dans sa chambre et on lui donnait des tas de bonnes choses à manger. Quand on parle de manger, ça lui donne faim à Alceste, qui est un copain qui mange tout le temps. Il a sorti de sa poche un gros morceau de chocolat et il a commencé à mordre dedans. « Tu m'en donnes un bout ? », a demandé Clotaire. « Non », a répondu Alceste. « Mais mon bras ?... », a demandé Clotaire. « Mon œil », a répondu Alceste. Ça, ça ne lui a pas plu à Clotaire, qui s'est mis à crier qu'on profitait de lui parce qu'il avait un bras cassé et qu'on ne le traiterait pas comme ça s'il pouvait donner des coups de poings, comme tout le monde. Il criait tellement, Clotaire, que le surveillant est venu en courant. « Qu'est-ce qui se passe ici ? », il a demandé, le surveillant. « Il profite parce que j'ai le bras cassé », a dit Clotaire en montrant Alceste du doigt. Alceste était rudement pas content, il a essayé

de le dire, mais avec la bouche pleine, il a envoyé du chocolat partout et on n'a rien compris à ce qu'il a dit. « Vous n'avez pas honte ? », a dit le surveillant à Alceste, profiter d'un camarade physiquement diminué ? Au piquet ! » « C'est ça ! », a dit Clotaire. « Alors, a dit Alceste, qui a fini par avaler son chocolat, s'il se casse un bras en faisant le guignol, il faut que je lui donne à manger ? » « C'est vrai, a dit Geoffroy, chaque fois qu'on lui parle, on va au piquet, il nous embête à la fin avec son bras ! » Le surveillant nous a regardés avec des yeux très tristes et puis il nous a parlé avec une voix douce, douce, comme quand papa explique à maman qu'il doit aller à la réunion des anciens de son régiment. « Vous n'avez pas de cœur, il nous a dit, le surveillant. Je sais que vous êtes encore bien jeunes, mais votre attitude me fait beaucoup de peine. » Il s'est arrêté, le surveillant et puis il a crié : « Au piquet ! Tous ! »

On a dû tous aller au piquet, même Agnan, c'est la première fois qu'il y va et il ne savait pas comment faire et on lui a montré. On était tous au piquet, sauf Clotaire, bien sûr. Le surveillant lui a caressé la tête, il lui a demandé si son bras lui faisait mal, Clotaire a dit que oui, assez et puis le surveillant est allé s'occuper d'un grand qui frappait un autre grand avec un petit. Clotaire nous a regardés un moment en rigolant et puis il est allé continuer sa partie de saute-mouton. Je n'étais pas content, quand je suis arrivé à la maison. Papa, qui était déjà là, m'a demandé ce que j'avais. Alors, j'ai crié : « C'est pas juste ! Pourquoi je ne peux jamais me casser le bras, moi ? » Papa m'a regardé avec des yeux tout ronds et moi, je suis monté dans ma chambre pour bouder.



la maîtresse a dit : « Je suis très contente de te revoir, Clotaire. Tu as beaucoup de courage de venir en classe avec un bras dans le plâtre. J'espère que tu ne souffres plus. » Clotaire a ouvert des yeux tout grands, comme il est le dernier de la classe, il n'est pas habitué à ce que la maîtresse lui parle comme ça, surtout quand il arrive en retard. Clotaire est resté là, la bouche ouverte et la maîtresse lui a dit : « Va t'asseoir à ta place, mon petit. »



par SEMPÉ et GOSCINNY



LE COUP DE PIED EST UN ART DE PRÉCISION

Après vous avoir enseigné, la semaine dernière, la différence existant entre les trois coups de pied de rugby : le coup de pied de volée, le coup de pied placé et le coup de pied tombé ou drop, François Moncla vous apprend aujourd'hui comment donner ces coups de pied.

Le coup de pied de volée est le plus couramment employé. C'est aussi le plus facile à donner, c'est pourquoi, il ne peut pas être employé pour tenter un but.

Le ballon doit être tenu dans le sens de la longueur au-dessus du pied qui va taper. On tient le ballon la pointe légèrement inclinée vers le sol. Les mains doivent être décalées, c'est-à-dire que la main du côté du pied qui va taper, sera placée sous la pointe arrière et haute du ballon et l'autre

main sous la pointe avant, celle qui est légèrement inclinée vers le sol.

Voilà pour la tenue même du ballon, passons maintenant à la frappe.

Ayant pris appui sur un pied, on laisse tomber le ballon devant l'autre pied, celui qui va taper et qui est déjà décollé du sol.

Il faut frapper la balle avec le dessus du pied. C'est pourquoi la jambe doit être bien tendue. Si le pied était redressé, le ballon serait frappé avec le bout du pied et la tentative échouerait.

Avant de donner un coup de pied, il est bon de regarder l'endroit où l'on veut envoyer le ballon, mais au moment du coup de pied, il faut sans cesse avoir les yeux sur le ballon.

Le coup de pied placé exige plus de préparation, il est aussi plus rare dans le jeu. On le donne dans les cas suivants :

1° Après une pénalité accordée par l'arbitre pour tenter le but.

2° Après un essai pour tenter la transformation.

3° Pour engager le jeu au début de chaque mi-temps.

4° Pour réengager le jeu au centre du terrain après un but ou un essai transformé.

Il faut d'abord bien placer le ballon sur le sol. Pour cela, le joueur, avec son talon, creusera un trou dans le sol pour que le ballon tienne bien sur une pointe et que le vent, par exemple, ne le fasse pas tomber.

Après avoir pris trois ou quatre pas de recul, on fera bien attention, si c'est une tentative de but, à ce que la ligne imaginaire de visée, entre le pied qui va taper et le ballon, se prolonge entre les poteaux où le ballon doit passer. Avant la frappe du ballon, le pied qui sert de point d'appui doit se trouver légèrement en arrière et à côté de la balle pour que le pied qui va taper soit bien dans l'axe du ballon. Afin que le ballon s'élève bien, on doit le frapper un peu en dessous du milieu. Il faut d'ailleurs ne pas quitter des yeux ce point pendant toute la course d'élan.

Le coup de pied tombé est le plus déli-

cat. Il peut être utilisé à n'importe quel moment du jeu pour faire une tentative de drop ou pour essayer un but.

On doit tenir le ballon et le lâcher comme pour un coup de pied de volée, mais, ici, il faudra le lâcher un peu plus tôt, car le coup de pied ne sera valable que si le ballon est frappé après qu'il ait rebondi au sol. Le ballon devra être frappé avec le coup de pied aussitôt après le rebond. Pour que ce rebond ramène le ballon sur le pied de frappe, on doit lâcher ce ballon à un angle de 45° environ.

Voilà en bref, comment taper les trois sortes de coups de pied de rugby, mais, ce qui importe, c'est de s'exercer souvent en travaillant la précision, la puissance viendra après, toute seule. En effet, il n'y a pas de règles strictes chez les bons botteurs, ils ont chacun leurs coups de pied. Dans cet exercice très personnel du rugby, il est normal que la personnalité de chacun s'exprime librement, l'important est de réussir.

*a la semaine
prochaine
Moncla*

La semaine prochaine :
**LE PLACAGE C'EST
LA NOBLESSE DU RUGBY**

LE FILM D'UN DROP

Michel Vannier, le joueur dont le coup de pied a donné le plus grand nombre de points à l'équipe de France, fait ici une remarquable démonstration de coup de pied tombé.

- 1° Il lâche le ballon incliné à 45° devant son pied de frappe.
- 2° Le pied, bien tendu, va frapper le ballon au rebond, Vannier a toujours les yeux fixés sur le ballon.
- 3° Le ballon est parti en direction du but, Vannier suit la montée du ballon.



LE FILM D'UN COUP DE PIED PLACÉ

1. — Debet prend son élan. Le ballon est bien placé sur le sol et Debet a les yeux fixés sur le point où il va frapper le ballon.
2. — Avant la frappe, remarquez le pied d'appui posé légèrement en arrière sur le

côté de la balle. Debet a toujours les yeux fixés sur le ballon.

3. — Debet a botté puissamment, son pied de frappe monte très haut.

UNE AVENTURE DE "L'HOMME A LA VOITURE ROUGE"

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME. — Sur l'« atoll Alpha », les volontaires pour le premier vol interplanétaire subissent un entraînement inhumain qui doit durcir leur corps et annihiler leur volonté. Steph, « l'homme à la voiture rouge », se prépare maintenant pour la plus cruelle des épreuves : il s'agit de passer 48 heures dans une fusée, où toutes les conditions du vol seront reproduites avec exactitude.

XIII

ILLUSION D'UN VOYAGE DANS L'ESPACE

Me voilà à l'intérieur de la fusée. J'ai l'impression d'être coincé dans une canalisation ou quelque chose dans ce genre. Rien d'autre à faire que m'asseoir sur la chaise. A peine assis, clic, clac !... deux cercles d'acier emprisonnent automatiquement mes poignets et rabattent mes bras le long des accoudoirs.

— Clic ! Clic ! Au tour de mes chevilles, maintenant. Devant moi, juste à la hauteur de mes yeux, un petit voyant qui me permet de regarder à l'extérieur. Juste de quoi voir le groupe des copains en bas, penché sur l'écran qui leur renvoie mon image.

— Ah ! bonhomme ! On peut croire que tant qu'on aperçoit les autres, on ne se sent pas seul ! et bien, erreur !... C'est à cette minute-là que j'ai vraiment compris ce que c'était que la solitude..., sans compter que le spectacle de « Gueule de Chien » qu'on venait de retirer du bastringue, la langue pendante et les yeux révulsés, juste avant que je prenne sa place, n'était pas précisément un souvenir réconfortant.

Me voilà donc, tous muscles tendus, le cœur dansant la gigue dans ma poitrine, à attendre que le festival commence. Et c'est juste à ce moment-là qu'à travers le voyant j'aperçois, arrivant de derrière les rochers « La Tomate » traînant la semelle.

— Ah ! bon sang !... ce que je peux râler intérieurement... C'était donc ça !... me laisser croire que je l'ai étranglé... Me laisser mijoter dans le remords comme dans une sauce, jusqu'à ce que la « sauce-remords » soit complètement asséchée. Comédie ! rien qu'une atroce comédie !... et, à ce moment-là, un drôle de sentiment me vient. Aujourd'hui, en y repensant, je me demande si en apercevant La Tomate, je n'aurais pas préféré qu'il soit vraiment mort... c'est pas terrible, ça, dis, bonhomme ?... Ce n'est pas terrible qu'un type comme moi soit mis moralement dans cette situation de se demander s'il ne préférerait pas qu'un gars soit vraiment mort, plutôt que d'avoir été, à cause de lui, le jouet ridicule que je fus entre les pattes de l'« Epreuve ».

Et, à travers mon voyant, je suis des yeux La Tomate qui vient de rejoindre le groupe, près du petit écran. Je le vois qui parle avec les autres. On doit le mettre au courant du toutim, et lui dire qui est dans le « centrifugeur ».

Oui, je suis certain que c'est ça qu'on est en train de lui dire, parce que, tout à coup, je l'aperçois qui lève le regard vers la tête de la fusée dans laquelle je suis... et dans le sourire qui lui écarte les lèvres, il a mis tout le fiel de la méchanceté : aussitôt je pense : « Ne t'en fais pas mon gars, ton tour va venir, et c'est moi qui serai en bas avec un sourire auprès duquel le tien n'est qu'une crème à la guimauve ! » Et voilà la haine qui commence à me grimper à l'intérieur jusqu'à m'en faire

mal aux cheveux. Mais je n'ai pas le temps de la distiller plus d'une seconde. Vlan ! Je me sens soudain cloué sur mon siège de partout, comme si j'étais devenu une pelote à épingle... oui, voilà !... tout à fait ça ! Mille épingle dans le corps, et même dans les yeux... Je ne peux plus les garder ouverts, et, en l'espace d'un éclair, avant de presser mes paupières l'une contre l'autre, j'ai juste le temps d'apercevoir, en bas, Le Rouquin qui appuie sur ses manettes...

Alors là, bonhomme, pour te décrire ça, je ne sais pas comment faire ! Ça ne s'explique pas, tu comprends... Ça

paquet de chair au milieu duquel ne s'agit plus qu'un instinct : celui de la conservation... et tu te cramponnes à l'idée qu'il ne faut pas mourir...

Tu te sens tout à coup arraché de l'attraction terrestre comme une souche d'arbre lancée dans le vide, tirée vers le haut, — incapable bien sûr d'évaluer une vitesse quelconque... cela dépasse la notion de vitesse, rien à voir avec le « tant à l'heure »... Tu te sens à cheval sur la foudre... Tu deviens toi-même la foudre, plus rien d'humain n'existe. Et moi je dis que les hommes n'iront jamais sur les autres planètes, jamais !... Je ne dis

Pas un instant, je n'ai pu reprendre souffle... exactement comme si la distance de la terre à la lune m'était passée à travers le corps.

s'éprouve, ça se ressent... et plus tard, quand on veut en parler, on le revit une seconde fois sans pouvoir trouver les mots... Imagine-toi que chaque partie de son corps, tout ce qui le compose extérieurement et intérieurement soit autant de petits corps séparés sursautant sous une douleur infernale et qui n'en finit plus, et que toutes ces douleurs effrayantes viennent se regrouper en une seule, immense, affreuse, dans ton cerveau trop petit pour la contenir.

Tout en toi se déchire, se ravage, se creuse et se gonfle. Tu te sens devenir alternativement lourd comme un plomb, léger comme une plume, morceau de glace et morceau de feu... Puis tu n'es plus rien qu'une espèce de

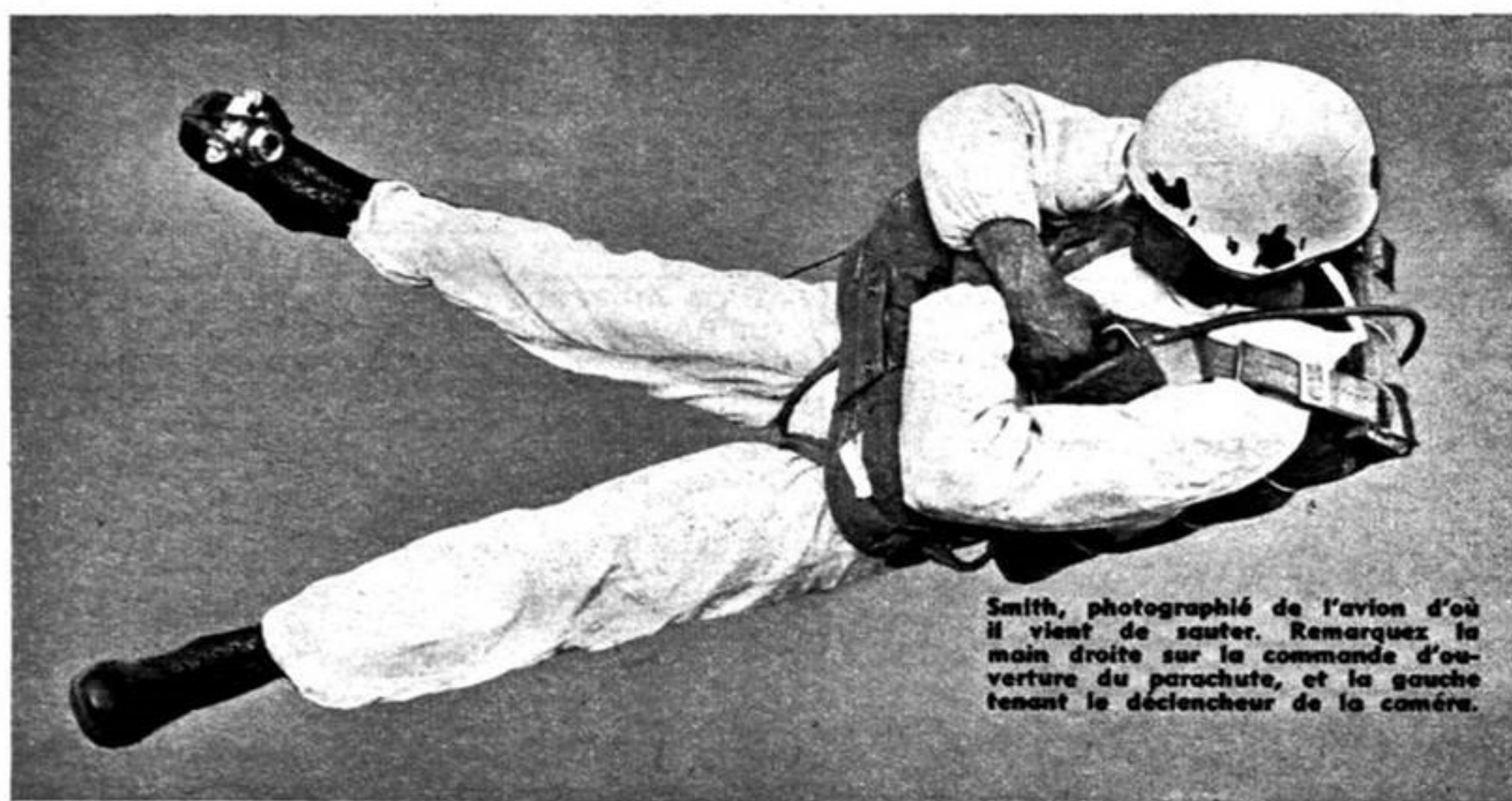
pas que des sortes de mammifères, à notre image, qui auront toujours et jusqu'à leur départ, porté le nom d'hommes, n'arriveront pas sur Mars ou sur Vénus ou sur n'importe quelle autre planète ; il est même certain qu'ils y arriveront, et même dans très peu de temps. Mais ce que j'affirme : c'est que ces êtres-là n'ayant, à leur arrivée, plus rien d'humain, on ne pourra pas prétendre que ce sont « des hommes » à qui ont atteint les étoiles. Non, sûrement pas des hommes ! Parce que, vois-tu, bonhomme, ce que j'ai compris au moment de cette épreuve qui me donnait l'illusion du voyage dans l'espace, c'est que nous sommes faits pour la terre et seulement pour notre terre.

1^{re} SECONDE2^e SECONDE3^e SECONDE4^e SECONDE

IL S'EST PHOTOGRAPHIÉ PENDANT 1.000 MÈTRES DE CHUTE LIBRE

LE photographe Pat Smith, de Johannesburg, en Afrique du Sud, a eu l'idée originale de se photographier lui-même en chute libre. Le fait que Smith n'avait jamais sauté en parachute ne l'empêcha pas de mettre son projet à exécution. Il attacha solidement une caméra à sa chaussure, monta dans un avion et sauta d'une altitude d'environ 2 000 m. La chute libre dura cinq secondes, « les plus longues que j'aie

jamais vécues », nous écrit Pat Smith. Sur les photos qui illustrent ce reportage, vous remarquerez la distorsion du visage, due à la vitesse de la chute... et à une certaine appréhension. C'est à la cinquième seconde (photo ci-contre), que Pat Smith tira sur la poignée qui commande l'ouverture du parachute. La caméra n'était pas automatique, le photographe tenait le déclencheur de sa main gauche. Cela a demandé une grande



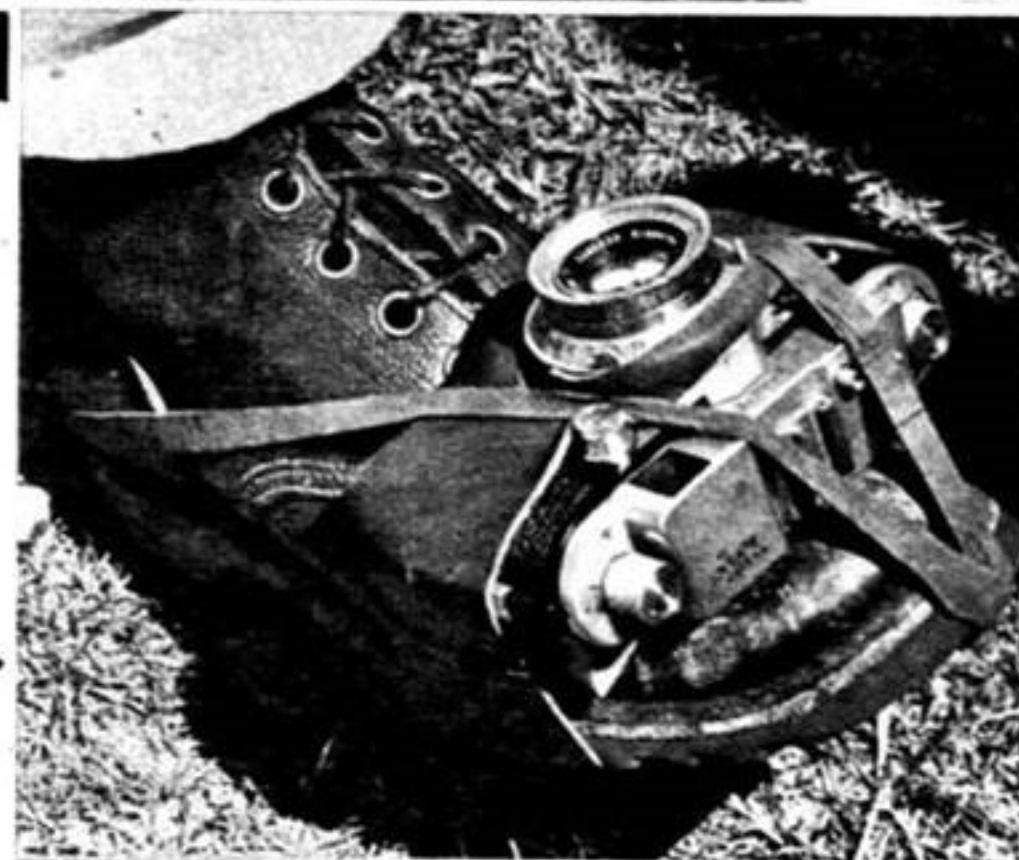
Smith, photographié de l'avion d'où il vient de sauter. Remarquez la main droite sur la commande d'ouverture du parachute, et la gauche tenant le déclencheur de la caméra.

5^e SECONDE

présence d'esprit chez le parachutiste débutant, d'autant plus qu'il fit presque toute sa chute la tête en bas !

Pat Smith garde un excellent souvenir de son exploit. La preuve : il est devenu vice-président d'un club de parachutistes.

Avant le départ, la caméra liée à la chaussure du photographe. Pendant la chute, Pat Smith dut couper les liens qui retenaient la caméra pour la protéger au moment du violent atterrissage.



Bon ! me voilà donc dans cette cellule de métal, torturé au-delà de toute expression... et le drame c'est que, pas un instant, le cerveau ne s'engourdit. Au contraire, on dirait que la douleur l'excite... Et toujours à l'esprit l'image de « Gueule de Chien », retiré de là-dedans comme une loque... Mais je ne voulais pas que ça m'arrive... La Tomate aurait été trop content... « orgueil » tu diras... oui, orgueil ! La seule chose qui me restait encore pour me permettre de sentir que j'étais un homme !...

Et j'ai enduré quarante-huit heures durant l'enfer et ses diables, rien que pour l'orgueil... C'était idiot peut-être, mais, au fond, pas plus que le reste, pas plus que l'éprouvette qui était le savant de la bande et qui avait minutieusement réglé son horlogerie de déshumanisation... Qu'est-ce qu'il y a de plus idiot que de s'acharner à déshumaniser un homme ! Même si c'est pour l'envoyer dans la lune !

Écoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

Quarante-huit heures, bonhomme... Te dire que ça ne m'a pas paru long serait mentir... Une seconde ou un siècle, dans des circonstances comme celles-ci, c'est pareil... Le temps, ça signifie quelque chose, quand on vit au rythme normal de la vie. Et je te l'ai dit, la notion du temps aussi nous avait été retirée depuis belle lurette... Ça a fait quarante-huit heures, parce qu'on me l'a dit... En tout cas, je ne me suis pas un instant habitué à la souffrance de ce vol illusoire à travers le cosmos... Pas un instant, je n'ai pu reprendre souffle... exactement comme si, pendant quarante-huit heures, la distance de la terre à la lune m'était passée à travers le corps.

Voilà ! C'est inexprimable, cette épreuve de voyage à travers l'espace et le temps... Plus rien ne compte ! Plus rien, pas même soi ! Rien ! On devient une douleur vivante, figée dans une espèce d'indifférence. On ne désire plus rien. On n'espère plus rien. On essaie de tenir. Et, à un moment donné, tout s'arrête... Quarante-huit heures ont passé. Les trépidations, les vibrations, le froid, le chaud, les bruits... Fini !... Un grand silence, une

grande immobilité se mettent à peser des tonnes sur ma tête et mes épaules...

Je suis là, complètement abruti, avachi sur mon siège, tassé sur moi-même comme un pantin désarticulé. Soufflant comme un animal après une course contre la mort, et, en définitive, aussi mou, aussi semblable à une loque que l'était « Gueule de Chien » quand on l'a sorti de ce guépier... Avec la différence que j'en ai bavé quarante-huit heures, tandis que lui, ça n'a duré que cinq minutes... Et je me demande vraiment qui, de lui ou de moi, peut en être le plus fier !... Franchement, si c'était à recommencer...

Clic ! Clic !... Les bracelets d'acier libèrent mes poignets, puis les deux autres aux pieds du siège s'ouvrent sur mes chevilles... C'est à ça que je réalise que l'épreuve est terminée...

La trappe du « Centrifugeur » s'ouvre en contrebas. Et un carré de soleil entre dans la fusée. Je regarde ce carré de soleil comme on retrouve avec émotion un vieux souvenir au fond de sa cervelle... Bon sang ! Comme c'est beau, le soleil sur la terre !... Comme c'est beau et comme c'est simple... Qu'est-ce qu'on va donc chercher ailleurs, quand on a le soleil comme ça, à portée de la main... Voilà ce que je me dis en descendant lentement vers la trappe.

Et tandis que je sors à l'air libre, à peine ai-je mis le pied sur le dernier échelon de l'échelle que déjà je croise un autre automate qui lui, monte vers la tête de la fusée. Il me regarde en passant, et à travers le hublot du casque, je reconnais Perquet. Il a l'air de m'interroger et moi, je lui fais un clin d'œil qui ne veut rien dire. A lui de l'interpréter comme il veut... S'il y puise un encouragement, tant mieux ; il va en avoir besoin. Pour lui ça ne fait que commencer...

Et voilà ! Je retrouve le groupe. Pas un geste d'amitié. Rien. Pas un signe de personne... Pas un mot du Rouquin, comme si je n'existais pas.

C'est vraiment le « chacun pour soi ».

Et il faut être passé par là pour savoir comme c'est hideux !

En haut, la trappe vient de se refermer. Je jette un coup d'œil sur le petit écran. J'y vois s'inscrire l'image de Perquet qui ne sait pas encore ce qui l'attend.

Au moment où le Rouquin appuie sur ses manettes, je me détourne de l'image de Perquet, parce que j'ai l'impression que si je le regarde, je

vais être obligé de revivre encore une fois les affres de cette expérience... Et une fois ça me suffit largement.

Je me demande seulement ce qui peut encore nous attendre, après cette petite sauterie en enfer !

LA SEMAINE PROCHAINE :

“LA CATASTROPHE”



Le DÉMON

SANS UNE SECONDE D'HÉSITATION ET RETROUVANT TOUTE SON AGILITÉ D'APPRENTI-GABIER, ERIC, BIENÔT SUIVI PAR BABA, PASSE PAR LA FENÊTRE ET S'AIDANT DES ASPÉRIES DE LA FACADE, SE LAISSE GLISSER DANS LA RUE...



CHER VIEUX TRIPLE-PATÈS! QUELLE JOIE DE TE REVOIR! MAIS... COMMENT ES-TU ICI? PAR QUEL MIRACLE AS-TU PU ÉCHAPPER À LA CAPTURE?

PAS ICI!... ON POURRAIT NOUS SURPRENDRE! CHERCHONS UN COIN TRANQUILLE.



ET, PEU APRÈS, DANS UN ESTAMINET BORNE DES ENVIRONS...

J'AI DÉBARQUÉ À LONDRES VOICI TROIS JOURS, AVEC UNE DOUZAINÉ DE GARS SOLIDES ET RÉSOLUS!... TOUT CE QUI RESTE DES HOMMES DE TON PÈRE, ERIC!...



S'ILS ONT, COMME MOI, ÉCHAPPÉ À LA CAPTURE, C'EST TOUT SIMPLEMENT PARCE QUE NOUS ÉTIONS RESTÉS À LA BASE ET QUE NOUS NE PARTICIPIONS PAS À L'EXPÉDITION QUI FUT FATALE AU CAPITAINE!... QUAND NOUS AVONS APPRIS LE DRAME, NOTRE SEULE IDÉE A ÉTÉ D'ACCOURIR ET DE TENTER L'IMPOSSIBLE!



JE TE SAVAIS À L'ACADÉMIE NAVALE, MAIS J'AI SEULEMENT RÉUSSI À REPERER TA FENÊTRE CE SOIR. TU DOIS NOUS AIDER, GARGON!... IL FAUT QUE NOUS ARRIVIONS À SAUVER TON PÈRE!... HÉLAS!... IL NE LUI RESTE QUE QUATRE JOURS À VIVRE!... IL FAUT FAIRE VITE!



BABA A APPRIS OÙ ÉTAIT MON PÈRE EN ÉCOUTANT BAVARDER MES CONDISCIPLES!... IL EST ENFERMÉ, SEUL, DANS UNE CAGE DE FER, À BORD D'UN PONTON, ANCRÉ AU MILIEU DE LA TAMISE, EN AVAL DE LONDRES, ET QUI SERT DE PRISON AUX MARINS ET AUX CORSAIRES FRANÇAIS.



PLUS DE CINQ CENTS MALHEUREUX PRISONNIERS GROUPISSENT DANS CET ENFERMAGE SOUS LA GARDE D'UNE CENTAINE D'HOMMES ARMÉS JUSQU'ÀUX DENTS!... AUCUN BATEAU NE PEUT APPROCHER À MOINS DE CENT BRASSES SOUS PEINE D'ÊTRE COULÉ BAS.



AUTANT DIRE QUE LE CAPITAINE N'A AUCUNE CHANCE DE S'EN SORTIR!... ET RIEN À TENTER NON PLUS LE JOUR DE L'EXÉCUTION, LES RUES SERONT PLEINES DE TROUPES

PAUV' CAPITAINE! LUI BIEN FICHU!



NON!... IL ME RESTE TROIS JOURS POUR FORGER UN PLAN... EN ATTENDANT, TRIPLE-PATÈS, TROUVE UN BATEAU DE MER LÉGER ET RAPIDE... AS-TU DE L'OR?

PLUS QU'IL N'EN FAUT - J'AI VIDÉ LE TRÉSOR.



PARFAIT!... BOURRE LE BATEAU DE VIVRES, D'ARMES, DE MUNITIONS, EMBARQUE LES HOMMES ÉTANCRÉ-LE LE PLUS PRÈS POSSIBLE DU PONTON MAIS SANS ÉVEILLER L'ATTENTION!

SACRÉ CLAMPIN!... TU ES BIEN LE DIGNÉ FILS DU CAPITAINE!



SUFFIT!... SOYEZ PRÊTS À TOUT INSTANT ET ATTENDEZ MES INSTRUCTIONS. BABA SERVIRA D'AGENT DE LIAISON. MAINTENANT, IL FAUT QUE JE RENTRE AU COLLÈGE.



LES TROIS HOMMES ONT QUITTÉ LA TAVERNE, ET...

DIABLE!... LE BROUILLARD COMMENCE À TOMBER... ET, ICI, IL DURE JUSQU'À QUINZE JOURS. FICHU CONTRE-TEMPS!

QUI SAIT?...



des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

TEXTE: J.M. CHARLIER

RESUME. — Eric vient d'apprendre la capture du pirate Barbe-Rouge, qu'il croit son père. Un des marins de celui-ci vient d'ailleurs le relancer discrètement à l'Académie navale de Londres.

DEUX JOURS ONT PASSÉ... LE BROUILLARD S'EST APPESANTI SUR LONDRES, UN BROUILLARD ÉPAIS, IMPÉNÉTRABLE, QUI LIMITE LA VUE À TROIS PAS. UNE ANGOISSE INTOLÉRABLE CROÎT DANS LE COEUR D'ERIC... ET, CE MATIN-LÀ...



PSST!...
MATTRE!...
TOI VENTR

BABA! ENFIN! TU AS DES NOUVELLES?



TRIPLE-PATTE Y EN AVOIR ACHETÉ À PRIX D'ORTRES BON PETIT COTRE AVEC HUIT CANONS... LUI EN EN TRAIN D'EMBARQUER VIVRES ET MUNITIONS

MERVEILLEUX!... JE CROIS DE MON CÔTÉ AVOIR TROUVÉ UN PLAN!...



IL EST TERRIBLEMENT RISQUÉ, MAIS NOUS N'AVONS PAS LE CHOIX. CONVOQUE CE SOIR TRIPLE-PATTE À LA TAVERNE DE JOE-LE-BORNE, ET QU'IL APPORTE SON MATÉRIEL DE FAUSSETTE

BIEN MATTRE!



CE SOIR-LÀ... TU VAS IMITER L'ÉCRITURE, ET LA SIGNATURE DE MON PÈRE, ET RÉDIGER UN BILLET DESTINÉ À DALKEITH, DONT LE PÈRE A ÉTÉ TUÉ EN COMBAT PAR LE MIEN. VOICI CE QUE TU Y INSCRIRAS...



QUELQUES INSTANTS PLUS TARD...

VOILÀ! C'EST TERMINÉ!

PARFAIT! UN DE TES HOMMES VA SE DÉGUISE EN GARDE-CHOUERME ET PORTER CE BILLET À DALKEITH EN LUI EXPLIQUANT QUE BARBE-ROUGE L'A SOUDOYÉ POUR PASSER CE MESSAGE.



ET, PLUS TARD, À L'ACADÉMIE NAVALE...

TIENS... VOICI DALKEITH!... HÉ!... QUE SE PASSE-T-IL?... REGARDEZ... IL EST LIVIDE ET DÉCOMPOSÉ!...

HÉ!... DALKEITH?... QU'AS-TU?... TU AS REÇU DE MAUVAISES NOUVELLES?...



AH, MES AMIS!... VOUS NE DEVINERIEZ JAMAIS CE QUI M'ARRIVE... C'EST À PEINE CROYABLE... JE VIENS DE RECEVOIR UN MESSAGE DE... DE BARBE-ROUGE!...



DE BARBE-ROUGE? LE PIRATE?

PAS POSSIBLE!... MAIS... COMMENT A-T-IL PU?...

IL A SOUDOYÉ UN DE SES GARDES QUI M'A APporté CE BILLET!...



CET IMMONDE BARBE-ROUGE PRÉTEND QU'AVANT DE MOURIR DE SA MAIN, MON PÈRE L'A SUPPLIÉ DE ME TRANSMETTRE SES DERNIÈRES VOLONTÉS. BIEN ENTENDU, CE RASCAL DE PIRATE N'EN A RIEN FAIT...



...MAIS À PRÉSENT QU'IL VA MOURIR À SON TOUR, IL VEUT, PRÉTEND-T-IL, SOULAGER SA CONSCIENCE... BY JOVE!... IL FAUT À TOUT PRIX QUE J'OBTIENNE L'AUTORISATION DE LE VOIR!...



ET, LE SOIR MÊME...

BONNE NOUVELLE, DALKEITH. A' T' TIRE TOUT-A-FAIT EXCEPTIONNEL, SA MAJESTÉ A BIEN VOULU VOUS OCTROYER CE PERMIS DE RENDRE VISITE À BARBE-ROUGE, DEMAIN, À BORD DU PONTON PÉNITENTIAIRE!...



JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Décidé à percer le mystère de Pierre-Noire, Jacques assiste à un mystérieux parachutage.

contre





M. Fernand Picard est le Directeur des Etudes et Recherches de la Régie Renault. Il est aussi le « père » de la 4 CV, de la Dauphine et de l'Étoile Filante. Dans le cadre du jeu-concours Renault-Pilote, il évoque pour vous ce que pourrait être le moteur de la Dauphine de vos 20 ans.

Nous avons examiné ensemble dans le n° 33 de « Pilote » comment vous utiliserez votre Dauphine en 1968, mais il faut maintenant préciser ce que sera alors cette voiture.

Parlons aujourd'hui de ce que pourrait être son moteur.

La Dauphine possède actuellement un moteur de type classique très répandu. Sa conception moderne assure un fonctionnement excellent et sûr. Il a quatre cylindres disposés en ligne et fonctionne suivant le cycle à quatre temps.

Mais savez-vous ce que cela veut dire ? Chaque temps est un déplacement vertical complet, de bas en haut ou de haut en bas, d'un piston. Ces quatre temps sont donc exécutés pour deux tours du vilebrequin qui est relié aux pistons par les bielles.

Dans le premier temps, le piston descendant, le mélange d'air et d'essence est aspiré dans le cylindre. Dans le deuxième temps, le piston remonte et comprime ce mélange. Le troisième temps est le seul temps moteur. Le mélange comprimé est enflammé par l'étincelle de la bougie et brûle en donnant une grande quantité de gaz à haute température qui se trouvent emprisonnés dans un faible volume. La pression est donc élevée et fait redescendre le piston en agissant énergiquement sur lui. Dans le quatrième temps, le piston remonte et chasse les gaz brûlés par le pot d'échappement.

On peut aussi faire fonctionner un moteur suivant un cycle à deux temps seulement. La construction en sera plus économique, il sera moins encombrant et plus léger. Mais les ingénieurs devront encore améliorer sa douceur et sa régularité, et diminuer sa consommation avant de le monter sur votre Dauphine de 1968. Y parviendront-ils ?

Suivant la disposition générale de la voiture et son poids, le moteur peut avoir 2, 3, 4, 6 ou 8 cylindres, qui peuvent être disposés en ligne, ou en V (le moteur sera plus court), ou à plat (le moteur sera large et court). Il peut être refroidi par une circulation d'eau et à l'aide d'un radiateur, mais il peut être aussi refroidi directement par l'air léchant des ailettes sur la culasse.

Sur votre voiture de 1968, le carburateur si souvent condamné aura-t-il définitivement cédé la place à l'injection d'essence pour composer le mélange air-essence (en proportion parfaitement définie) que consomme le moteur ?

Pour terminer ce tour d'horizon rapide des moteurs d'aujourd'hui, je vous rappelle que sur de nombreux camions, les moteurs consomment du gas-oil et non de l'essence et ne possèdent pas de bougies pour enflammer le mélange air-carburant.

Dans ces moteurs, couramment appelés diesel, on aspire de l'air pur qui est ensuite comprimé fortement, ce qui le porte à une température très élevée. Le gas-oil est alors envoyé par une pompe dans le cylindre et il s'enflamme naturellement.

Ces moteurs ont une faible consommation, mais ils coûtent plus cher, et ils sont moins souples et plus bruyants. Pensez-vous que votre Dauphine, en 1968, aura un petit moteur diesel ?

Ce problème n'est pas seulement technique et, par l'importance des taxes, l'Etat peut orienter la consommation davantage vers le gas-oil ou au contraire vers l'essence. Avec le pétrole saharien dont vous connaissez l'exploitation récente et qui contient beaucoup d'essence, l'Etat préférera peut-être encourager les automobiles à marcher à l'essence afin de réserver le gas-oil pour le chauffage et pour l'industrie.

On a depuis longtemps cherché à remplacer le moteur habituel dont les pistons font un va-et-vient terriblement rapide, cause de vibrations et d'efforts importants, par une machine qui tourne simplement, régulièrement. Or, cela existe : vous savez que dans les centrales électriques le courant est produit par des turbines actionnées par de l'eau ou de la vapeur, tandis que des gaz en combustion actionnent des turbines sur certains avions. Le principe est simple, la turbine comporte des ailettes sur lesquelles agissent l'eau, la vapeur ou les gaz chauds et la turbine tourne comme le fait l'hélice ou le tourniquet que vous vous êtes souvent amusé à faire tourner dans le vent.

Actuellement, une turbine coûte trop cher et consomme trop pour une voiture. Mais dans huit ans... imaginez-vous une turbine sur votre Dauphine ?

D'autres moteurs, appelés rotatifs, sont essayés depuis des dizaines d'années. Ils fonctionnent suivant le cycle à quatre temps réalisé par la rotation d'une partie centrale dans une enveloppe immobile, mais leur fabrication présente des difficultés sérieuses. Voyez-vous un tel moteur léger, peu encombrant, équipant votre Dauphine 1968 ?

C'est à vous de choisir, de deviner les perfectionnements possibles en huit années. Comment voyez-vous le moteur de votre première Dauphine, lorsque vous aurez vingt ans ?

[Signature]

Depuis le 9 juin, date de la parution de la première page de notre Jeu-Concours RENAULT-PILOTE, les lecteurs de notre journal ont envahi les garages RENAULT pour obtenir le bulletin-réponse.

Croyez bien que l'équipe de techniciens de la Régie RENAULT et particulièrement M. Fernand PICARD sont très sensibles à votre réponse spontanée.

Le bulletin-réponse est indispensable et il est encore temps, si vous ne l'avez pas fait, d'aller le retirer chez

votre concessionnaire RENAULT le plus proche et d'entrer dans ce grand jeu.

Aujourd'hui paraissent les 3 premières questions.

Le jeu est amusant et facile mais, par prudence, posez donc des questions aux « grands », vous découvrirez alors que, Eux aussi... devraient participer à ce jeu formidable. Jeune ami, nous vous disons bonne chance et... bonne route !

Quel est ce moteur ?

Vous devrez répondre à cette question, la troisième du Jeu-Concours RENAULT-PILOTE. Vos aînés vous aideront certainement à trouver la réponse exacte mais vous arriverez aussi bien au but tout seul en feuilletant les plus récents catalogues 4 CV, Dauphine et Dauphine Gordini.

UNE LIGNEE PRESTIGIEUSE

Le moteur VENTOUX qui équipe la Dauphine 1960 appartient à une famille réputée qui s'accroît d'année en année. Cette réputation, elle l'a acquise dans les compétitions les plus dures (Rallye de Monte-Carlo, Course des Mille Milles, Liège-Rome-Liège, Tour de Corse, etc.). Et l'usage quotidien qu'en font plus de deux millions d'automobilistes dans le monde l'ont confirmée.

Le premier maillon de cette série est né en 1947 : c'est, vous le savez, l'incroyable moteur de la 4 CV.

Au jour d'hui, la lignée comprend :
— le moteur 4 CV (qui a gagné en puissance et en économie depuis 1947) ;
— le moteur Ventoux qui équipe la Dauphine ;
— le « spécial Gordini » monté sur la Dauphine Gordini et sur la Floride ;
— le moteur Estafette, directement dérivé du moteur Ventoux.

La puissance de ces quatre moteurs s'échelonne de 24 à 40 CV. Pourquoi ces différences ?

ADAPTATION ET PROGRES CONSTANTS

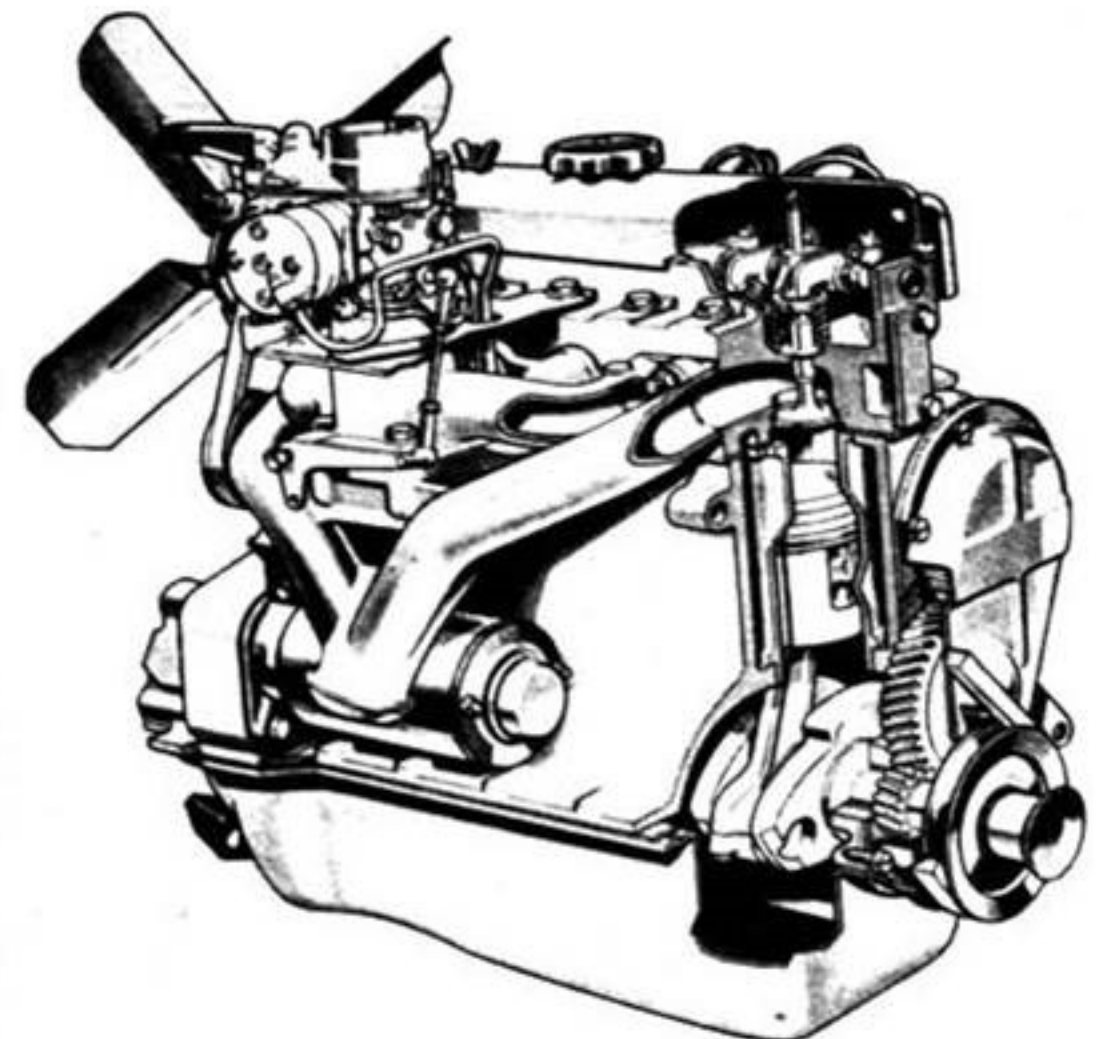
Ces différences sont dues simplement à ce que chaque moteur a une vocation particulière. Toute voiture possède sa propre personnalité, elle répond à des normes et à des besoins précis auxquels le moteur doit se soumettre.

Parallèlement aux gains de puissance obtenus d'année en année à partir du moteur 4 CV (et le progrès ne s'arrête jamais) la consommation d'essence et la longévité ont été sans cesse améliorées.

Ainsi le moteur de la Dauphine 1955 développait une puissance de 30 CV pour un taux de compression de 7,25 et une consommation moyenne de 6,5 l/100 km.

Le moteur Ventoux 1960 développe, lui, 32 CV, son taux de compression est passé à 7,75 (et continue de croître) et la consommation de la Dauphine n'est plus que de 5,7 litres aux 100 km.

De tels progrès n'ont été possibles que grâce à un travail acharné des ingénieurs et techniciens de la Régie RENAULT, mais ils sont dus également au fait que les créateurs du moteur 4 CV ont été assez prévoyants pour imaginer dès le départ d'énormes possibilités de progression. Les faits n'ont pas démenti ces prévisions.



D'UN MOTEUR A L'AUTRE

Comment a-t-on pu obtenir les différentes versions à partir du moteur d'origine ?

● Le moteur Ventoux de la Dauphine se distingue du moteur de la 4 CV par un accroissement de la cylindrée : 850 cm³ au lieu de 750 cm³.

● Pour passer du moteur Ventoux au « Spécial Gordini », les modifications principales suivantes ont été apportées :

- augmentation du taux de compression ;
- montage d'un carburateur spécial ;
- montage de tubulures d'admission et d'échappement plus grosses et d'un dessin différent pour faciliter l'écoulement des gaz ;
- Augmentation du diamètre des soupapes.

● Le moteur de l'Estafette, lui, a été obtenu en réduisant volontairement la puissance du moteur Ventoux par le montage d'un carburateur approprié et la réduction du taux de compression qui facilite l'utilisation d'essences de qualité moyenne.

Tel est le dernier visage de la merveilleuse aventure d'un petit moteur qui, il y a 13 ans, faisait déjà beaucoup parler de lui.

Ce que vous pouvez gagner :

1^{er} PRIX

UNE
Dauphine
AEROSTABLE

du 2^e au 11^e Prix

10 DAUPHINES seront prêtées pendant toute la durée des vacances scolaires de Noël ou de Pâques.

Chacun des 10 gagnants partira avec « sa » DAUPHINE, la REGIE RENAULT ayant fait le plein d'essence au départ et assurant chaque véhicule et son équipage.



du 12^e au 31^e Prix

300 DAUPHINES « Record », splendides modèles réduits à construire.

Longueur du véhicule : 16 cm ; 64 pièces en matière plastique ; capots de moteur et de coffre à bagages ouvrants ; 4 personnages mobiles et amovibles ; enjoliveurs chromés ; roue avec axe métallique.

Ces maquettes sont remarquables pour leurs détails, leur fidélité rigoureuse et leur finition. Echelle 1/25.

QUESTIONS DU JEU-CONCOURS

Question N° 1

LES CHEMISES HUMIDES

Les moteurs dotés de chemises humides présentent sur les autres types un avantage très important.

Trouvez cet avantage parmi les trois réponses que nous vous proposons ci-contre.

Réponse A : A cylindrée égale, les moteurs à chemise humides permettent d'obtenir une plus grande puissance.

Réponse B : A cylindrée égale, ils sont moins encombrants que les autres.

Réponse C : Ils permettent le remplacement rapide, pratique et économique des organes qui s'usent le plus dans le moteur (cylindres, pistons, segments). Ils évitent notamment la dépose et le démontage complet du moteur.

Question N° 2

LE COUP DE FOUET

Le « Coup de Fouet » est précisément le nom donné par Renault à l'échange-éclair des chemises, pistons et segments d'un moteur.

Dans une voiture, certains organes sont plus exposés que les autres à l'usure normale : par exemple, les pneus et les garnitures de freins.

Dans le moteur, ce sont les pistons, segments et cylindres qui, du fait des frottements constants, sont le plus exposés.

Les chemises humides, facilement amovibles parce que posées à la main dans le bloc, autorisent l'opération « coup de fouet », véritable rajeunissement du moteur aux moindres frais.

Combien coûte le « coup de fouet » sur la Dauphine et à quel kilométrage moyen doit-on le pratiquer ?

Réponse A : Le coup de fouet coûte 50 NF et s'effectue tous les 20 000 km.

Réponse B : Le coup de fouet coûte 300 NF et s'effectue tous les 100 000 km.

Réponse C : Le coup de fouet coûte 1 000 NF et s'effectue tous les 50 000 km.

Question N° 3

QUEL EST CE MOTEUR ?

Examinez attentivement le moteur présenté dans cette page.

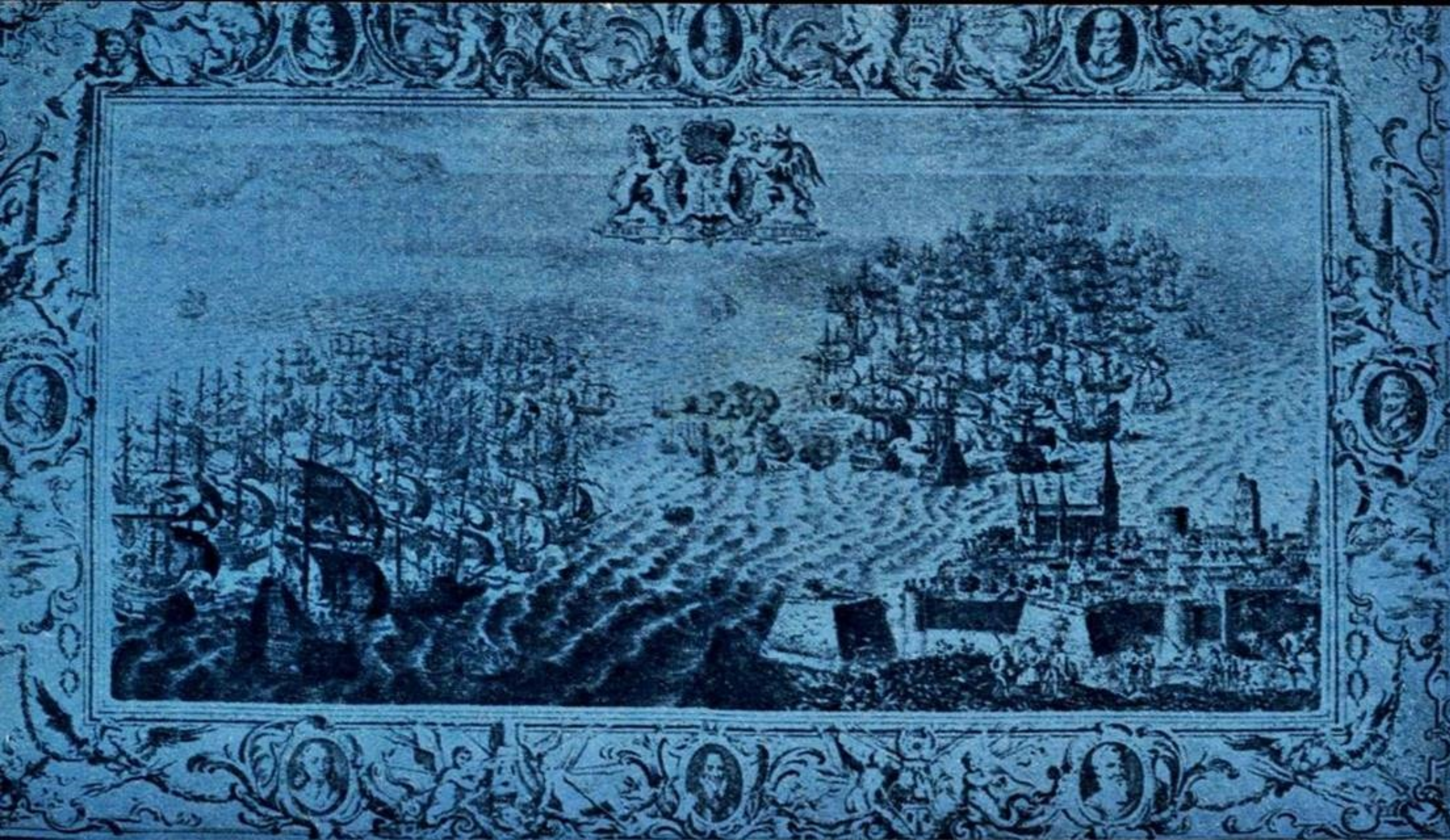
A quelques détails caractéristiques, vous reconnaîtrez aisément son type dans la fameuse lignée Renault.

Réponse A : C'est le moteur de la 4 CV 1960.

Réponse B : C'est le moteur Ventoux de la Dauphine 1960.

Réponse C : C'est le moteur « Spécial Gordini » de la Dauphine Gordini ou de la Floride 1960.

JEU-CONCOURS RENAULT-PILOTE
NON A DÉCOUPER ET A COLLER
SUR LE
BULLETIN-RÉPONSE



L'Invincible Armada, telle que la vit, devant Calais, un artiste du temps. Le dispositif espagnol est désorganisé par la tempête qui sévit dans la Manche et les vaisseaux anglais se faufilent dans les intervalles pour canonner l'ennemi. Au fond, les falaises de Douvres.



Sir Francis Drake. Corsaire et grand découvreur de terres, il commanda une escadre anglaise et fut le grand artisan de la victoire.



La reine Elizabeth d'Angleterre. Tout en feignant de les désavouer, elle encourageait en secret les corsaires anglais qui grignotaient en tous lieux la puissance navale espagnole.



Philippe II d'Espagne. Deux grandes batailles navales marquèrent son règne : la victoire de Lépante et le désastre de l'Armada. Avec lui commença le déclin de la puissance espagnole.

"L'INVINCIBLE ARMADA"

vaincue par la "Royal Navy"



Un voilier espagnol, type caravelle.



Le vaisseau amiral anglais de lord Howard.



Une caraque espagnole, transport armé.



Une des grosses galères de l'Invincible Armada.

JAMAIS peut-être, sauf en 1940, l'Angleterre ne courut pire danger que lorsque Philippe II d'Espagne décida de la faire envahir par une flotte si imposante que tous les contemporains, unanimes, la baptisèrent « l'Invincible Armada ». Dans cette lutte démesurée, les Anglais n'avaient pas une chance contre dix de vaincre. Il fallait l'incroyable énergie d'une grande reine, comme Elizabeth I^{re} pour oser l'accepter. Il est vrai que celle-ci savait pouvoir compter sur le courage indomptable et la parfaite connaissance de la mer des corsaires anglais. Non seulement ceux-ci alimentaient, depuis de longues années, le trésor royal, en raflant un important butin sur toutes les mers du globe, mais, navigateurs intrépides, ils avaient conquis de nombreux territoires nouveaux à la Couronne. C'est autant pour détruire leur nid que pour liquider une vieille querelle personnelle que Philippe II, par ailleurs champion du monde catholique contre le monde protestant, se décida finalement à ordonner l'expédition qui devait sonner le glas de la puissance navale espagnole et marquer la naissance de la suprématie de la « Royal Navy » sur tous les océans.



En décembre 1568, sir Francis Drake, obéissant aux ordres d'Elizabeth I^{re} d'Angleterre, s'empara d'un convoi de navires espagnols chargés d'or destiné au paiement et à l'entretien des troupes du duc d'Albe stationnées en Flandre. Le duc d'Albe confisqua tous les biens anglais en Hollande. Elizabeth riposta en emprisonnant l'ambassadeur d'Espagne à Londres.



En même temps, les corsaires anglais Drake, Hawkins, Frobisher et bien d'autres, tenaient les côtes d'Espagne et d'Amérique en alerte. Aussi, quand Marie Stuart, reine d'Ecosse, fut emprisonnée sur l'ordre d'Elizabeth, sa cousine, la fureur de Philippe II, roi d'Espagne, ne connut plus de bornes. D'autant qu'il avait espéré épouser Marie Stuart.



Il lui fallut pourtant encore dix-neuf ans pour prêter l'oreille aux propositions de son conseiller, Don Alvaro de Bazan, marquis de Santa-Cruz, et mettre en chantier une flotte gigantesque, capable de maîtriser, une fois pour toutes, l'orgueil des Britanniques. Cette « Invincible Armada » totaliserait 5 000 marins, 2 000 rameurs et 19 000 soldats.



En avril 1586, Philippe II, enfin, signa l'ordre d'équipement de cette flotte, la plus grande qui eût jamais existé. Elle comportait 4 galions de combat, armés chacun de 50 canons et montés par 335 hommes, 6 escadres de 14 galères. Chaque navire, marchant à voiles et à rames, portait de 6 à 20 canons, de 100 à 300 rameurs et autant de soldats.



Cette flotte de combat se complétait de 50 galions de transport et d'intendance. Il fallut deux ans pour l'équiper. Renseignés par leurs espions et leurs corsaires, les Anglais, de leur côté, se préparaient. La flotte royale ne comptait que 34 navires dont le tonnage atteignait au plus 1 000 tonneaux. Des bateaux marchands et côtiers leur furent adjoints.



Les Anglais réussirent, à force de miracles, à aligner 196 petits navires, portant 15 335 hommes. Pour gagner du temps, leurs corsaires ne cessaient de lancer des attaques surprises contre les ports où se rassemblait la flotte ennemie, placée sous les ordres de l'amiral Alonzo Pérez de Guzman, duc de Médina-Sidonia, aussi piètre marin que stratège.



Ce fut la première des erreurs qui conduisirent au désastre final. Le 14 mai 1588, « l'Invincible Armada » sortit enfin du port de Lisbonne, sous les acclamations. Elle s'échelonnait en trois groupes. En tête, les galères de combat et le navire-amiral, le « San-Martin », flanqué de deux puissants galions. Au centre, les navires d'intendance et de transport.



Ceux-ci sont escortés par quatre escadres de galères et les deux autres galions. Le troisième groupe, en réserve, se compose du reste de la flotte. Sur une mer déchainée et par de forts vents de Sud-Ouest, cette imposante formation fait son entrée dans la Manche, le lundi 25 juillet. Les Anglais évitent toute bataille pouvant amener un abordage général.



Leur tactique est celle de la guérilla. Ils harcèlent l'ennemi de raids incessants, le déciment au canon, de loin, profitant de ce que la fureur des flots empêche les Espagnols de conserver une parfaite formation. Ils étirent la ligne de combat de l'adversaire, servis par la mobilité de leurs navires qui permet de se rabattre rapidement contre les isolés.



Quand un vaisseau ennemi est trop puissamment armé, les Anglais l'attaquent de toutes parts à la fois, tirant sous la ligne de flottaison, après avoir réduit ses canons au silence. Ainsi, l'Armada fonda à mesure qu'elle s'enfonçait dans la Manche. Après un duel d'artillerie intense, le 31 juillet 1588, l'amiral Médina-Sidonia est forcé de reconnaître que...



... tout abordage des unités ennemies est désormais impossible. La situation est encore aggravée par un double désastre. Tout d'abord, les poudrières du « San-Salvador », commandé par le vice-amiral Loquendo, explosent et le navire est abandonné par les survivants. Puis le « Nuestra Señora del Rosario » entre en collision avec un autre vaisseau.



Faisant eau de toutes parts, le vaisseau reste à la traîne et devient une proie facile pour les corsaires anglais. Sir Francis Drake l'aborde et, après un bref mais violent combat, s'en empare, faisant prisonniers le commandant et plus de 350 marins. Les jours suivants, escarmouches et duels d'artillerie tournent de plus en plus à l'avantage des Anglais.



Coupés de leurs bases, les Espagnols brûlent leurs dernières munitions, sans pouvoir les renouveler. Impossible aussi de réparer, alors que les Anglais reçoivent sans cesse renforts et munitions et peuvent utiliser les ressources des ports de Portsmouth, Eastbourne et Folkestone. L'amiral espagnol décide de tenter d'atteindre Dunkerque, en mer du Nord.



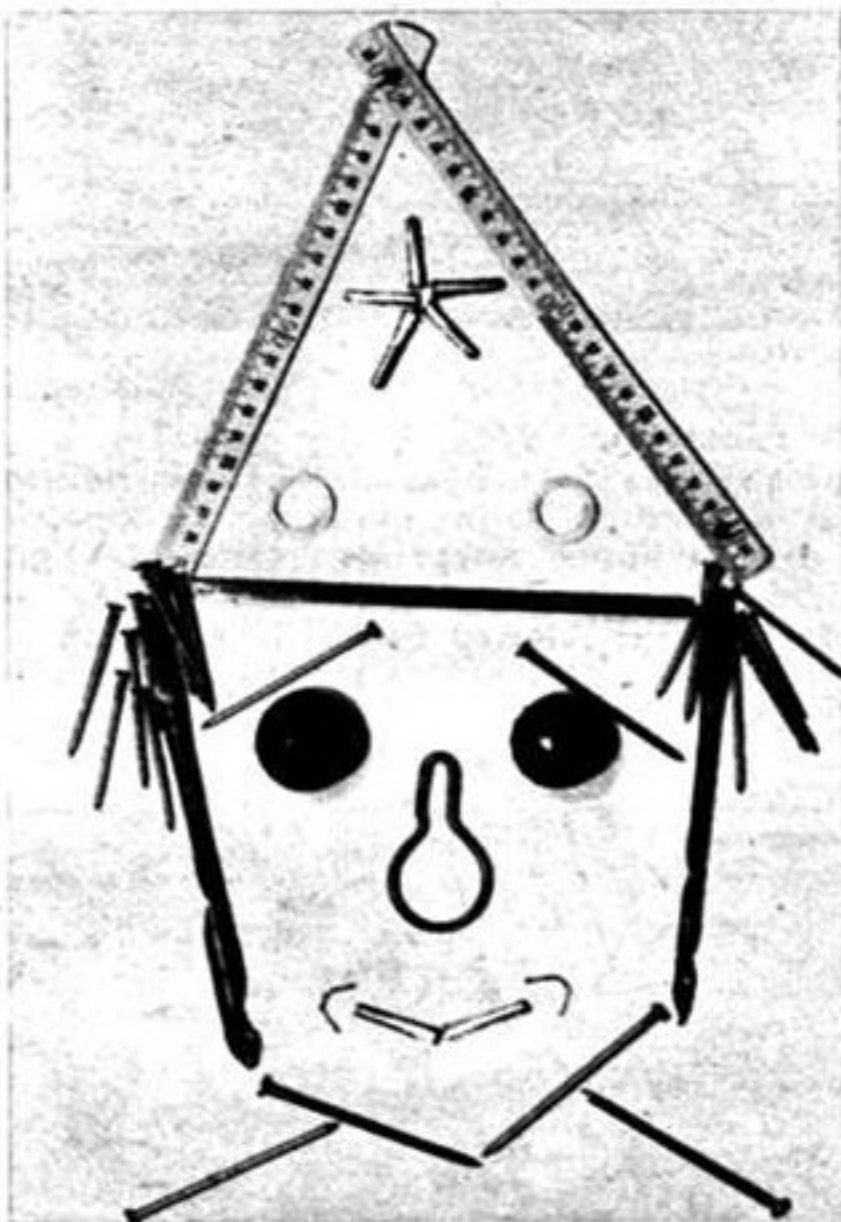
Il espère se mettre sous la protection des forces espagnoles des Pays-Bas. Mais les Anglais imaginent un stratagème diabolique, avant que Médina-Sidonia ait pu regrouper sa flotte. Ils bourrent des barques rapides de matières inflammables et d'explosifs. Dans la nuit du 7 au 8 août, grâce au vent favorable, ils lancent ces brûlots, les « hell-burners ».



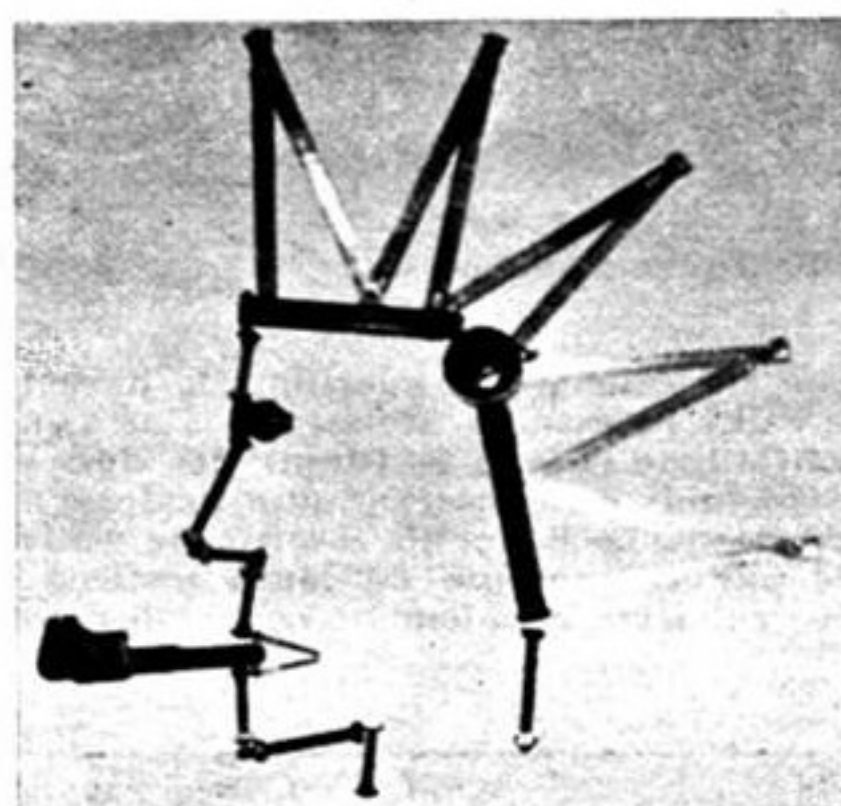
Epouvantés, les marins de Philippe II voient jaillir de la nuit une ligne embrasée. Au milieu des explosions, des incendies, c'est la panique. Les navires désespérés s'entrechoquent, s'échouent sur les bancs de sable ou se brisent contre les récifs. De l'orgueilleuse et invincible Armada, il ne reste plus rien et Philippe II ne s'en remettra jamais.

LE FESTIVAL DES PORTRAITS-OUTILS

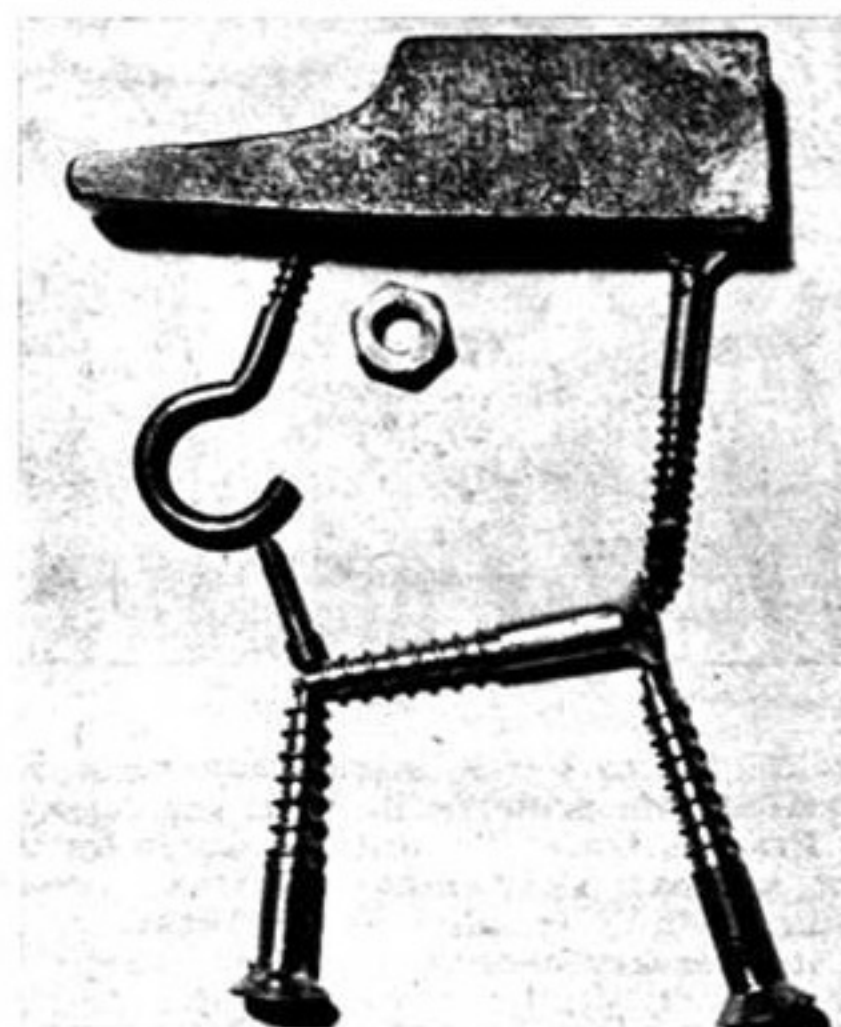
Nous recevons quotidiennement de grandes quantités de portraits-outils. Nous ne résistons pas au plaisir de vous offrir ce petit festival qui témoigne de l'ingéniosité et du talent de nos lecteurs. Bien entendu, les auteurs des photos ci-dessous reçoivent chacun un abonnement de six mois à « Pilote » et nos félicitations !



Le « Clown du Grand Cirque de France » a de l'allure, son auteur est Gilbert Grandjean. (Ecole de Langres, Haute-Marne.)

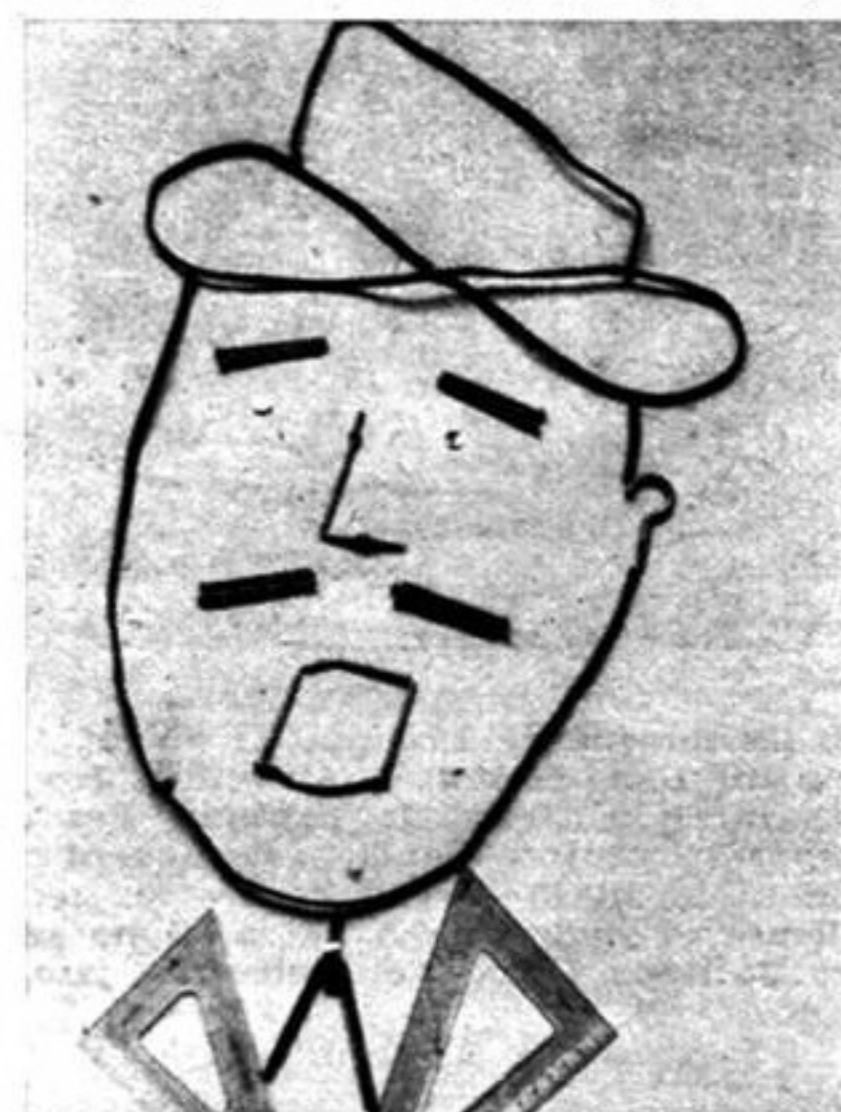


Voici un Indien à la surprenante coiffure. Bravo pour cette idée, Michel Parisot, 133, rue des Landes, à Chatou (Seine-et-Oise).



N'allez pas croire, en voyant son képi, que ce brave facteur soit un peu « marteau ». Jacques Bard, 2 ter, r. Masset, Vichy (Allier).

Et enfin, notre vieil ami, le perspicace inspecteur Robillard, reconstitué par Denis Cantheux, 45, rue de l'Oratoire, Caen (Calvados).



NOTRE GRAND CONCOURS D'ÉTÉ

Chasse-tampon

C'est aujourd'hui que démarre notre Grand Concours des vacances 1960. Vous allez partir — et cela jusqu'au 20 septembre 1960 — à la chasse aux tampons, afin de pouvoir peut-être remporter l'un des mille prix de cette dynamique compétition. Des tampons, tous les commerçants en possèdent, et, bien d'autres personnes avec eux : les secrétaires de mairie, les instituteurs, les conservateurs ou gardiens de musée, les chefs de gare, les gendarmes ou les commissaires de police... Nous pourrions à l'infini énumérer les personnes susceptibles d'honorer la demande que vous leur ferez à peu près en ces termes : « Monsieur le boucher ou Madame la coiffeuse, s'il vous plaît, pour me permettre de remporter la première place au Grand Concours organisé par le Journal « Pilote », voulez-vous avoir la gentillesse d'apposer votre tampon sur cette feuille... » Comme vous le voyez, nous n'excluons pas de notre concours la plus grande politesse, celle qui vous aidera, en fin de compte, tout comme votre débrouillardise ou votre ingéniosité à rapporter de cette chasse aux tampons, les cachets les plus nombreux ou les plus originaux, ou les deux à la fois. Ainsi pourrez-vous jouer sur les deux tableaux puisqu'aussi bien notre concours se subdivise en deux catégories doublant ainsi vos chances de figurer parmi les heureux lauréats. Dernière précision : bien sûr, le même tampon ne peut servir qu'une fois dans votre collection de cachets.

ARTICLE n° 1 : Le Concours CHASSE-TAMPON est ouvert à tous les lecteurs de *Pilote* quel que soit leur âge.

ARTICLE 2 : Pour participer à ce concours, les lecteurs de *Pilote* doivent obligatoirement découper dans *Pilote* 6 bons semblables à celui figurant en bas et à droite de cette page. *Pilote* publiera chaque semaine un bon de cette sorte et cela jusqu'au 15 septembre (n° 47). Le bon figurant dans cette page est valable. Les 6 bons nécessaires pourront être découpés dans six exemplaires du même numéro. Les lecteurs de *Pilote* devront obligatoirement coller avant de faire leur envoi, leurs 6 bons en tête de la feuille unique, ou de la première feuille qu'ils auront choisie pour faire apposer les tampons. Il est donc nécessaire de prévoir dès maintenant la place de ces 6 bons.

ARTICLE 3 : Le Concours CHASSE-TAMPON se subdivise en deux catégories :

- a) catégorie « tampons les plus nombreux » ;
- b) catégorie « tampons les plus originaux ».

Voir détails plus bas, concernant ces 2 catégories.

ARTICLE 4 : Le Concours sera irrémédiablement clos le 20 septembre. Les participants ont donc

jusqu'à cette date, minuit (le cachet de la poste faisant foi), pour nous adresser la ou les feuilles, ou encore le cahier sur lesquels auront été apposés tous les cachets. Adressez vos envois à : CHASSE-TAMPON, Journal « Pilote », 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e).

Certains de nos lecteurs, nous en sommes sûrs, seront peut-être un peu déconcertés devant le fait que pour à tour nous employons les mots tampons et cachets. Quelle différence y a-t-il entre les deux ? Le tampon est l'objet servant à apposer le cachet sur une feuille. Le cachet c'est ce qui reste sur la feuille de papier après qu'on l'ait tamponné, c'est-à-dire le nom, l'adresse, des renseignements sur le propriétaire ou le lieu (un musée par exemple).

ARTICLE 5 : Loisir est donné à tous les participants de collectionner toutes les sortes possibles de cachets à condition bien sûr que ces derniers indiquent une raison sociale : M. B..., boucher à Valence, par exemple, ou Bureau des douanes d'Hendaye, et non seulement une simple date. Les

cachets en langue étrangère compteront au même titre que les cachets en langue française. Les participants peuvent collectionner sans nombre limite les cachets d'une même sorte (47 cachets de gare par exemple) mais en aucun cas la répétition du même cachet ne sera valable.

ARTICLE 6 : Le Concours CHASSE-TAMPON ne comporte pas de question subsidiaire, toutefois le jury pourra départager les ex æquo en tenant compte d'une part de la présentation et d'autre part de l'apposition sur la feuille-concours d'un ou de tous les cachets « protégés » indiqués ci-après :

- cachet A.R.L. (Amis de Radio Luxembourg) ;
- cachet des dépositaires de journaux vendant *Pilote* ;
- cachet U.A.T. (Union aéromaritime de Transport).

ARTICLE 7 : Le dépouillement du Concours se prolongera jusqu'au 20 octobre. Un jury composé des dessinateurs et des scénaristes de *Pilote* se réunira alors. La proclamation des résultats aura lieu au plus tard le 15 novembre.

ARTICLE 8 : Le contrôle du concours CHASSE-TAMPON : déroulement, délibération du jury, proclamation du jury, sera assuré par M. LESAGE, huissier à Paris.



1^{re} CATÉGORIE

Les cachets les plus nombreux

Arrêtez dès le départ votre façon d'opérer ; vous prendrez soit un cahier sur les feuilles duquel vous ferez apposer les cachets, ou bien des feuilles séparées que vous enverrez ainsi à notre rédaction, ou encore une très grande feuille que vous prendrez soin de plier le mieux possible. Peut-être aurez-vous besoin, tant vous récolterez de cachets, d'un cahier de cent pages, de nombreuses feuilles séparées, ou d'une feuille vaste comme la place de votre ville. Nous ne saurions toutefois trop vous recommander de serrer le plus possible les cachets recueillis les uns à côté des autres, afin de ne pas nous adresser inutilement des kilos de papier. D'ailleurs, vous le savez maintenant, il ne s'agit pas de couvrir la surface la plus grande de papier, mais bien de recueillir le plus grand nombre possible de cachets. Cela ne doit pas, néanmoins, vous conduire à faire « mordre » les cachets les uns sur les autres ; de même, vous éviterez de faire tamponner vos feuilles recto-verso. Il va sans dire que vous n'essayeriez pas de tromper le jury (oh ! l'horrible supposition) en cherchant à faire reproduire deux fois le même cachet. Nous avons uniquement parlé, jusqu'ici, de cahiers et de feuilles de papier petites ou grandes, il est évident que toute liberté est laissée aux concurrents d'utiliser un autre moyen de recueillir les cachets ; et cela d'autant plus qu'un article du règlement stipule que le jury tiendra compte de la présentation pour départager les ex æquo ; or, qui dit belle présentation, sous-entend également originalité de cette présentation. Pensez aussi que nous reproduirons le meilleur envoi dans le journal.

2^{me} CATÉGORIE

Les cachets les plus originaux

Comme notre règlement vous l'indique, vous pouvez très bien espérer remporter un Grand Prix à notre Concours Chasse-Tampon en ne nous adressant qu'un seul et unique cachet. Mais, bien entendu, dans cette catégorie, il ne saurait s'agir d'un cachet ordinaire, tels ceux des épiciers, syndicats d'initiative ou gendarmes, accumulés pour concourir dans la première catégorie. Cette fois, il vous faut, au contraire, nous adresser un cachet que son détenteur n'appose que rarement, ou n'appose plus du tout : un gardien de musée, par exemple, consentira peut-être, pour vous faire plaisir et vous permettre de figurer en bonne place à l'issue de ce Concours *Pilote*, à apposer sur votre feuille de participation un cachet des siècles passés, un cachet qui aura une histoire : un roi de France ou quelque autre seigneur s'en serait peut-être servi... Si vous réussissez à nous envoyer ce cachet-de-vos-rêves, n'omettez pas non plus de nous adresser son histoire résumée par vous-même en une vingtaine de lignes ; cela éclairera le jury. Un cachet jugé, en effet, banal à première vue peut tout aussi bien se révéler, compte tenu de son histoire (ou des conditions dans lesquelles vous l'aurez obtenu), des plus originaux !



Un tampon rare difficile à obtenir : celui du Pony Express, datant de 1857.

LES 1.000 PRIX DE NOTRE GRAND CONCOURS

| N° des prix en 1 ^{re} et 2 ^e catégories | 1 ^{re} Catégorie | 2 ^e Catégorie |
|---|--|--|
| 1 ^{er} prix | Voyage Paris-Abidjan à bord d'un avion de l'Union Aéromaritime de Transport. | Voyage Paris-Dakar à bord d'un avion de l'Union Aéromaritime de Transport. |
| 2 ^e prix | 1 Kart (voiture de course). | 1 Kart (voiture de course). |
| 3 ^e au 28 ^e prix | 1 montre Kelton. | 1 montre Kelton. |
| 29 ^e au 104 ^e prix | 1 stylo Waterman. | 1 stylo Waterman. |
| 105 ^e au 130 ^e | 1 abonnement de 6 mois à <i>PILOTE</i> . | 1 abonnement de 6 mois à <i>PILOTE</i> . |
| 131 ^e au 181 ^e | 1 abonnement de 3 mois à <i>PILOTE</i> . | 1 abonnement de 3 mois à <i>PILOTE</i> . |
| 182 ^e au 449 ^e | 1 disque microsillon. | 1 disque microsillon. |
| 450 ^e au 500 ^e | 1 Astérix Le Gaulois en Latex. | 1 Astérix Le Gaulois en Latex. |

BON A DÉCOUPER



CETTE ÉPREUVE EST LA PREMIÈRE D'UNE SÉRIE DE 3 ÉPREUVES
CONSACRÉES A L'ENTOMOLOGIE
PATRONNÉE PAR

Néocide

L'INSECTICIDE DES MAISONS PROPRES

PILOTE VOUS PRÉSENTE LA SEPTIÈME ÉPREUVE DU "BREVET DE PILOTE"

Attention ! Cette épreuve est ouverte uniquement
aux détenteurs du Carnet de Bord.

MITES DES VÊTEMENTS ET DES FOURRURES

Dans le dernier numéro de « Pilote », nous vous avons parlé de la « Mite », véritable parasite de l'économie domestique.

En réalité, les trois espèces de Mites les plus courantes sont : la MITE à FOURREAU, la MITE TAPISSIÈRE, la MITE FILEUSE.

Nous vous donnons ci-dessous tous les détails concernant ces trois espèces, qui diffèrent les unes des autres, non pas dans leurs méfaits, mais dans leur anatomie, et nous vous demandons d'affecter le nom de la mite à l'espèce qui convient.

1° LA MITE
C'est avec la suivante l'espèce la plus commune : longue de 9 à 12 mm, elle a une envergure de 12 à 16 mm. Son corps jaune paille à tête rougeâtre, est

pourvu d'ailes antérieures satinées d'un jaune uniforme légèrement ocraté, tandis que les postérieures sont d'un blanc sale satinées et frangées.

2° LA MITE
Elle mesure 9 à 12 mm de long et 11 à 17 mm d'envergure. Les ailes supérieures sont d'un gris luisant, tantôt plombé, tantôt roussâtre ou jaunâtre et marquées de quelques points bruns. Les postérieures sont blanchâtres, satinées et bordées d'une frange.

3° LA MITE
C'est la plus grande. Elle atteint en effet 20 et parfois 24 mm d'envergure. Elle est bigarrée de façon caractéristique : tête blanche, thorax et premier tiers des ailes supérieures bleu acier, brun ou marron foncé, le restant des ailes étant blanc crème et tacheté de brun et marron. Les ailes inférieures sont grises et frangées. La femelle est plus grande que le mâle.



★
Vous n'oubliez pas d'inscrire sur votre bulletin-réponse votre nom, votre adresse et le numéro de votre Carnet de Bord ; de même, vous n'omettez pas de joindre à votre envoi une enveloppe timbrée à 0,25 NF portant également vos nom et adresse. Vous avez jusqu'au lundi 11 juillet, à minuit (le cachet de la poste faisant foi) pour répondre à la

7^e épreuve
du Brevet de Pilote,
NÉOCIDE
Journal PILOTE
30, rue Notre-Dame-des-
Victoires - PARIS (2^e)

★
Attention ! Cette épreuve n'est en aucun cas un concours de vitesse. Ceux qui y répondront les premiers n'en tireront aucun avantage ! Aussi, nous ne saurions trop vous recommander de prendre votre temps pour bien répondre, tout simplement dans les délais !

RÉPONSE A LA 6^e ÉPREUVE DU "BREVET DE PILOTE"

Et voici les réponses à la 6^e épreuve du Brevet de Pilote parue dans notre numéro 34, épreuve patronnée par Prior, consacrée à la marine et réservée uniquement, nous vous le rappelons, aux détenteurs du Carnet de Bord.

Vous vous souvenez sans doute que cette épreuve se décomposait en deux questions auxquelles il convenait de répondre de la façon suivante :

PREMIÈRE QUESTION

Noms des mâts : 1. mât de misaine ; 2. grand mât ; 3. mât d'artimon.

DEUXIÈME QUESTION

Noms des voiles : 1. voile carrée ; 2.

voile arabe ; 3. voile marconi ; 4. voile chinoise ; 5. voile aurique ; 6. voile latine.

Les gagnants recevront bien entendu une vignette à coller à la page-visa de leur Carnet de Bord. Cette vignette aura une valeur de 5 points identique à celle des précédentes épreuves PRIOR. Les participants malheureux recevront de leur côté, comme d'habitude, une vignette-consolation d'une valeur de 2 points.

Si vous ne recevez pas immédiatement vos vignettes, ne vous impatientez surtout pas, il ne s'agit pas d'un oubli, mais tout simplement d'un retard dû à l'abondance de notre courrier ; par avance, nous vous prions de nous en excuser.



IRVING-BERLIN : du café-
concert aux hymnes patriotiques

par

SACHA DISTEL



JE viens de vous parler de Cole Porter et puisque nous abordons des musiciens blancs, le premier en tête de liste, dans le domaine de la comédie musicale, frisant, flirtant avec le jazz, devrait être Irving Berlin.

A quatre ans, le jeune Irving découvrait l'Amérique. Sa famille était originaire de Temun en Russie.

A neuf ans, le petit Irving décide de voler de ses propres ailes : son père vient de mourir ; il ne veut pas être à charge. Il quitte la maison et guide un chanteur aveugle, de temps en temps, poussant la romance avec lui en feignant la gaieté...

A dix-huit ans, Irving a trouvé sa voix : il devient un de ces chanteurs-garçons de café si à la mode au début du siècle. Cela lui permet de s'essayer clandestinement comme compositeur... Et un jour, sa chanson « Mary from the sunny Italy » est publiée. C'est la première fois qu'Irving voit imprimé le nom qu'il va rendre célèbre.

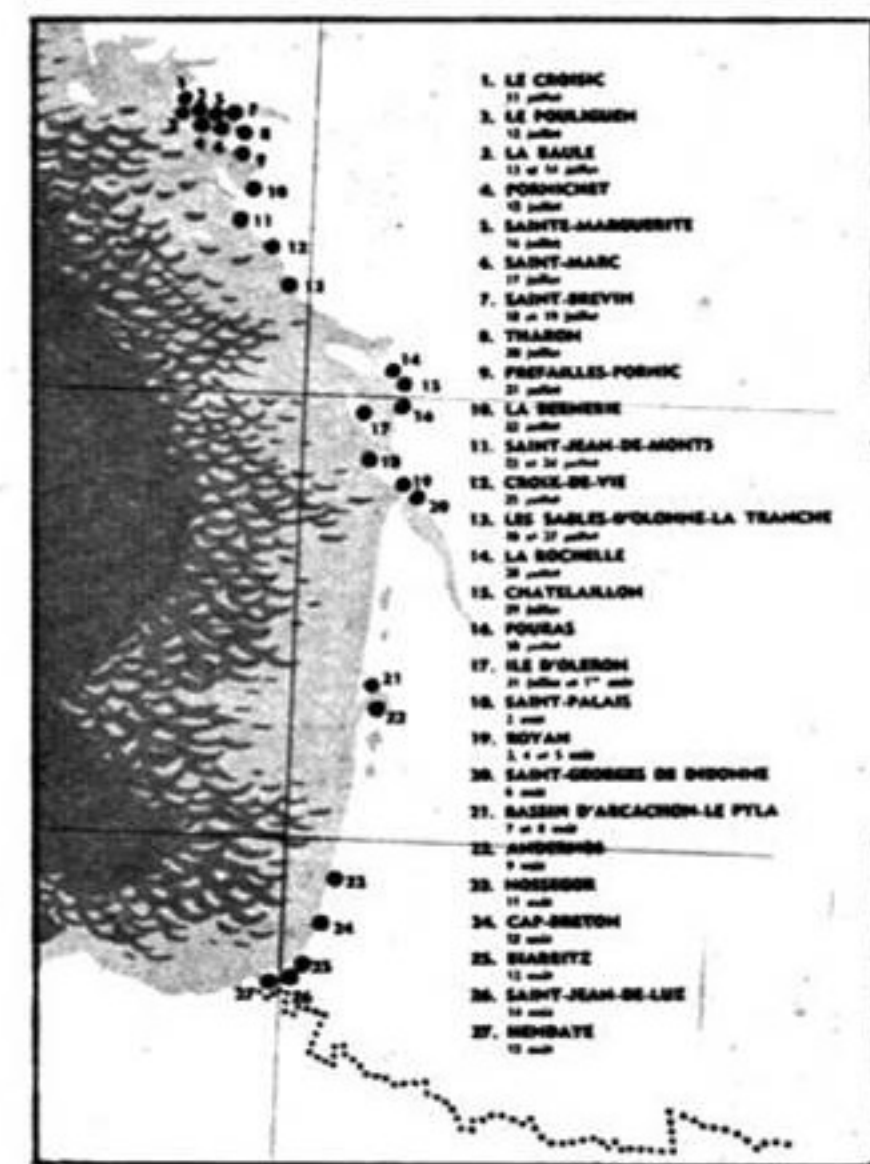
C'est en 1911 qu'il attrape la fortune par les cheveux en écrivant une chanson « Alexander rag time » qui pulvérisa les records... En un clin d'œil un million de petits formats est vendu. Il devient le roi du ragtime. Il consolide sa position en écrivant successivement « That mysterious rag » et « Everybody step ». A peine est-il devenu « fameux » avec le ragtime qu'il s'impose dans un genre très différent : la mélodie sentimentale. Il vient d'éprouver un grand chagrin : sa jeune femme est morte à la suite d'une typhoïde contractée à Cuba pendant leur voyage de noces. Il écrit « When I Lost you » (Quand je vous ai perdue) qui bouleverse les foules.

Désormais, les opérettes de Broadway vont s'arracher le compositeur à la mode pour lancer leurs chansons avec le maximum de chances de succès. Au point, qu'après la guerre, une « semaine Irving Berlin » voit plusieurs théâtres afficher ses œuvres en signe de consécration. Mieux : la chanson d'un film (car Hollywood réclame lui aussi Irving Berlin) « White Christmas » devient un classique et vend quatre millions de petits formats, chiffre pour la première fois atteint et jamais encore dépassé. Pendant la dernière guerre, il écrit « God bless America ». C'est plus qu'un succès : cela devient le deuxième hymne patriotique des U.S.A. et la marche est jouée dans les cérémonies officielles ! Quel chemin depuis « Watch your step », la revue créée à l'autre guerre par le fameux couple de danseurs, les Vernon Castle !

Pour nous, son œuvre la plus connue reste « Annie get your gun », qui fut créée au Châtelet.

Berlin est le type même du compositeur qui a réussi, alors qu'il débuta dans la vie comme un pauvre petit garçon. Mais il n'y a pas de miracle en cela : seulement un talent exceptionnellement original, qui s'imposait d'autant mieux que sa forme correspondait à ce que le public était prêt à attendre. Tout est là : une mystérieuse correspondance mettant en vogue ce qui aurait été jugé déplaisant une décennie auparavant ou dix ans après...

Sacha Distel



DES BAPTÊMES DE L'AIR GRACE A "VÉRIGOUD"

QUAND nous vous disions qu'il n'y en avait pas que pour les Parisiens ! Ce ne sont pas les lecteurs de Pilote habitant les côtes de l'océan Atlantique ou en vacances en ces lieux qui nous démentiront ! Un grand avantage va leur être en effet réservé à partir du 11 juillet et jusqu'au 15 août : grâce à VERIGOUD, ils vont pouvoir faire connaissance avec les joies de l'aviation ! Oui, VERIGOUD, le délicieux SODA ami de tous les jeunes a tenu à honorer les détenteurs du Carnet de Bord en offrant chaque jour, suivant le calendrier ci-contre, un baptême de l'air aux dix premiers d'entre eux qui se présenteront au car VERIGOUD, leur Carnet de Bord à la main. Ajoutons que tous ceux ne bénéficiant pas de cette faveur ne seront pas oubliés puisque chaque matin, en prologue aux baptêmes de l'air (qui auront lieu à partir de 17 heures tous les après-midi), VERIGOUD leur offrira au-dessus de la plage, une sensationnelle démonstration de voltige aérienne avec, aux commandes de son « Stamp » fidèle, le célèbre Chevalier d'Orgeix en personne, deuxième du championnat du Monde de voltige aérienne 1960, grand rival (et néanmoins ami) de Léon Biancotto.

HEUREUX ÉPILOGUE DU CONCOURS PRIOR 1959

Le concours Prior 1959, vient de connaître son épilogue. Les noms des 4 000 lauréats ont été proclamés et plus de 25 millions de francs de prix ont été attribués. Les lauréats gagnant les dix voitures automobiles (notre photo) furent

reçus par M. Jean Méry, président-directeur général de Prior.

Commencez dès à présent le concours Prior 1960. Pour obtenir le bulletin-réponse, écrivez à Prior B.P. 14 Marseille (11^e).



SOLUTIONS DES JEUX DES PAGES 18-19

MOTS CROISÉS

Horizontalement. — I. Montagnes. — II. Azur - Oise. — III. Air - SN. — IV. Vagues. — V. Tête - Etne. — VI. Res - CT. — VII. Si - Lei. — VIII. Etier. — IX. Salée - An.

Verticalement. — 1. Maritimes. — 2. OZ - Ta. — 3. Nu - II. — 4. Traversée. — 5. la - Eire. — 6. Gorges. — 7. Ni - Ut. — 8. Essence. — 9. Sensation.

TROUVEZ LE PROVERBE

1. Nager entre deux eaux (entre deux... 0). — 2. Courir deux lieues à la fois. — 3. L'habit ne fait pas le moine.

LES DANGEREUSES VACANCES DE Mme LOPEZ

Il est évident que M. Lopez a une idée derrière la tête, puisque (regardez bien lorsqu'on le fouille) il n'a pris qu'un seul billet aller-et-retour Paris-La Baule-Paris. De là à déduire que l'aller simple est pour Mme Lopez et que, dans son esprit, sa femme ne doit pas revenir de vacances...

Pilote

Sté Nlle D'EXPLOITATION DU JOURNAL PILOTE

Rédaction et Administration :
30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 19-10 - CENTRAL 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE

Directeur général : J. HEBRARD

Rédacteur en chef : R. JOLY

Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY

Directeur artistique : J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

| France et Communauté française | Étranger |
|--------------------------------|----------|
| 3 mois... 9,80 NF | 11,00 NF |
| 6 mois... 19,00 NF | 21,60 NF |
| 1 an... 36,40 NF | 41,60 NF |

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

"SIREP", 35, avenue Wolvendael,
BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-88

Abonnement en Belgique :

| | |
|-------------|--------|
| 6 mois..... | 216 FB |
| 1 an..... | 416 FB |

La reproduction de textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : ÉDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-
des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTRAL 12-75,
13-30, 16-99.

POUR DEMANDER VOTRE "CARNET DE BORD"

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord », 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e).

BREVET DE
"PILOTE"

36



ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Zappy et ses amis ont mis au point un plan qui doit leur permettre de coffrer le Tonneau et toute sa bande. Mais le Tonneau a plus d'un tour dans son sac...

par St JULIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



Pilote

N° 37
7 JUILLET 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique 8 Fr. B.

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES



EXCLUSIF :

LE CAPITAN

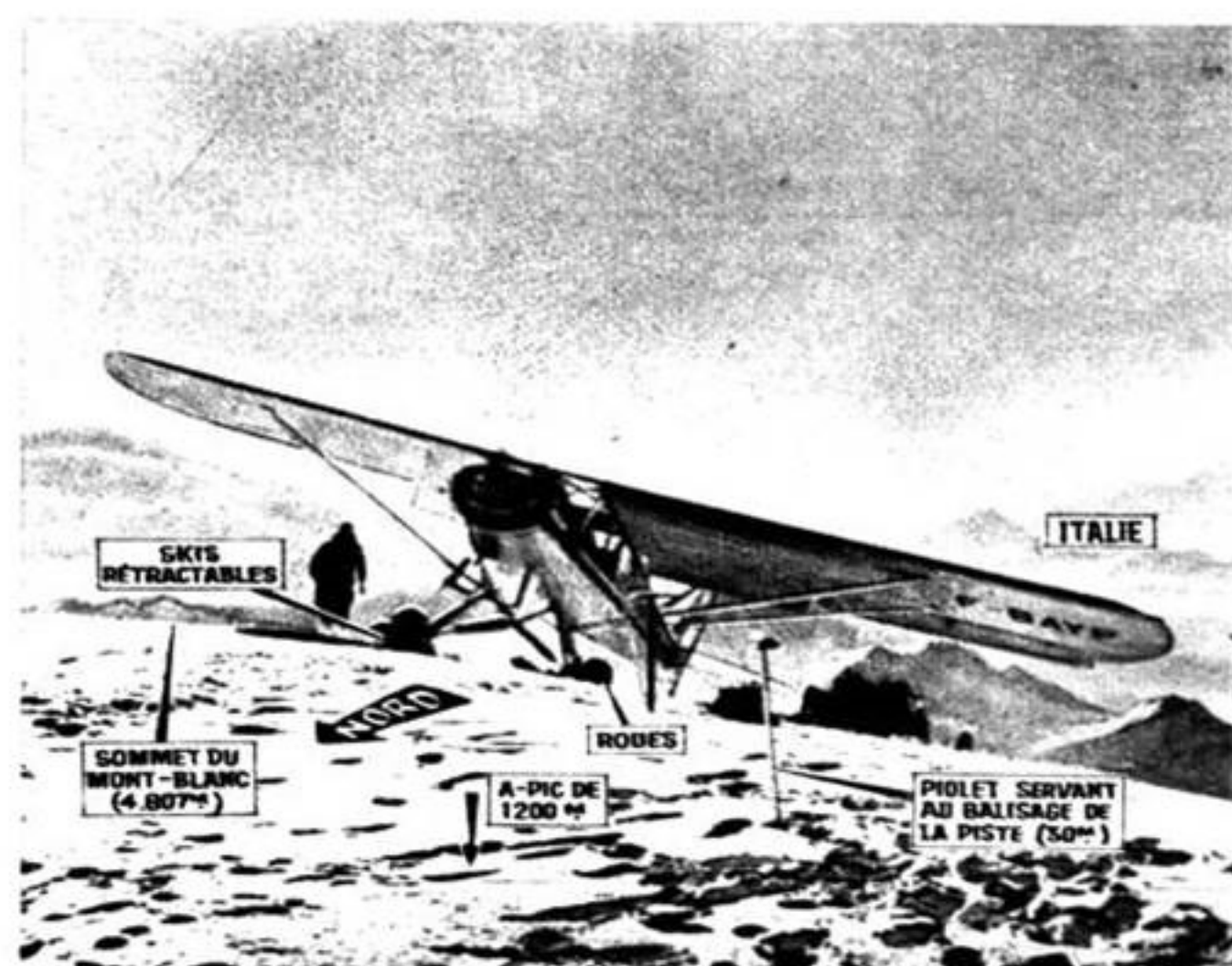
*Notre nouvelle
bande dessinée
d'après le film
d'Hunebelle*

UNE EXCLUSIVITÉ "PILOTE"



LE SUPER-PILOTE DES GLACIERS

France-soir » pour la presse quotidienne de Paris, « Jours de France » pour la presse hebdomadaire française et « Pilote » pour la presse des jeunes, ont pu s'assurer l'exclusivité de ces photos. Ce sont les photos d'une grande victoire. Celle de Henri Giraud, de l'Aéro-Club du Dauphiné, qui a réussi à se poser au sommet du mont Blanc (4807 m) à bord d'un « Piper Super Cub » muni de skis rétractables, sur une piste de 30 m de long. A 120 km à l'heure, il rata une première fois cette piste. La seconde fois, il put réussir à se poser à 100 km à l'heure, risquant sa vie à chaque seconde. Avant de réaliser ce sensationnel exploit, le pilote s'était entraîné pendant des années, se posant 2500 fois sur la neige des montagnes. Il dépossède du record d'atterrissage en altitude son ami Geiger, le « pilote des glaciers ». NOS PHOTOS : à g. : l'avion au moment où il se pose ; ci-dessus : Giraud (à dr.) plante le drapeau tricolore, symbole de sa victoire, devant le préfet de la Haute-Savoie, qui a gagné le sommet en hélicoptère, en compagnie de Jean Brémont, du grand quotidien régional « Le Progrès ». A dr. : l'avion, quelques minutes après l'atterrissage qui fait de Giraud « le super-pilote des glaciers ».



DANS NOTRE COURRIER

CONTRE LA CHASSE A COURRE

De André FONTAINE, Sarcelles (Seine-et-Oise).

Toutes mes félicitations pour votre campagne contre la chasse à courre, elle est digne d'un journal aussi « jeune » et dynamique que « Pilote ». Si je ne suis pas étonné de voir avec quel élan des milliers de jeunes de France répondent à votre appel, je m'indigne qu'il puisse y avoir dans une société des gens capables de déclarer que la chasse à courre est un jeu. Un jeu au cours duquel des hommes s'amusent à faire souffrir une bête pour la tuer finalement. Il y a des mots qui me choquent dans la lettre de M. de F.V. de Paris : « L'animal a la joie de s'être défendu ». Si j'avais l'occasion de rencontrer M. de F.V., je lui répondrais : « Au cours de la dernière guerre, lorsque l'ennemi traquait les maquisards cachés dans les forêts, lorsqu'il les poursuivait et finalement les abattait, ces maquisards avaient-ils la joie de s'être défendus ? Non, ils avaient eu le COURAGE. De même, le cerf, lorsque vous le poursuivez, a le courage de se défendre en utilisant son arme qui est la rapidité à la course. Mais vous, en avez-vous, du courage, lorsque vous vous attaquez à une bête sans défense, qui ne fait de mal à personne et qui n'a que le tort d'être inoffensive ? Je vous attends, charmant piqueur, vêtu d'écarlate, seul et armé, face à un tigre du Bengale ! Pour ma part, je ne considère pas comme un acte de noblesse le fait de se battre avec une si grande inégalité de forces. »

Etant dans une classe d'examen, et il en est certainement de même pour beaucoup de lecteurs, je n'ai pu, jusqu'ici, m'occuper de la pétition. Pourquoi ne pas nous laisser les vacances ?

C'est ce que beaucoup de lecteurs nous demandent. Nous avions déjà repoussé le délai au 15 juillet. Mais en fait, il n'y a pas de délai dans ce genre de campagne. Au 15 juillet, nous ferons une première fois le point, en attribuant les dix abonnements gratuits qui doivent récompenser les champions de cette pétition. Vous tous qui disposez de signatures, merci de nous les envoyer dès maintenant. Mais notre opération continue. Elle continue jusqu'à fin septembre, date à laquelle nous nous servirons alors de notre précieux capital pour tenter, avec tous nos confrères de bonne volonté, de faire abolir enfin la chasse à courre. Continuez à nous envoyer vos pétitions jusqu'à cette date. Nous demanderons à celui d'entre vous qui nous en aura envoyé le plus un dernier service : être à nos côtés dans les démarches que nous entreprendrons. Après nous avoir envoyé votre première liste, rien ne vous empêche, par la suite, d'en faire circuler une seconde.

ON DEMANDE MAMMIFERES

De J.-J. FEYEREISEN, 36, rue de Vincennes, Montreuil (Seine).

A mon avis, il vaudrait mieux que les pilotoramas portent plus sur les animaux, par exemple : une semaine sur les oiseaux et l'autre sur les mammifères. Le deuxième reproche que j'aurai à faire contre les self-jouets de Jean-Michel qui m'intéressent et me distraient beaucoup, mais qui ne sont pas toujours réalisables, tel que le grand circuit, premièrement à cause de la longueur et deuxièmement à cause du prix des autos racers, qui est vraiment exagéré.

Qu'en pensent les autres lecteurs ? Il faudrait cinq pilotoramas au moins par numéro pour satisfaire tous les goûts. Le reproche relatif aux self-jouets est parfaitement fondé en ce qui concerne le grand circuit. De temps en temps, exceptionnellement, Jean-Michel présentera des jeux pour bricoleurs ambitieux, disposant de beaucoup de place.

LE PROF' EST CONTENT

De Willy STELZOU, 45, rue Conscience, Anvers (Belgique).

Grâce au journal formidable qu'est « Pilote », les murs de ma chambre sont devenus les pages d'un immense manuel d'histoire. En effet, vos Pilotoramas me transportent chaque semaine, soit à Waterloo, Austerlitz, Athènes, Yorktown, etc., sans oublier que, grâce à vous, j'ai pu voguer sur les galères du roi, assister à la construction d'une pyramide, suivre les courses de chars au Cirque Maxime et les tournois de chevaliers. Notre professeur de latin était enthousiasmé en voyant les légions romaines se ranger en ordre de bataille. Bravo « Pilote » !

LE CONCOURS PHOTO

De Jacques BOSSARD, 3, rue de l'Abbé-Riel, Bar-sur-Aube.

En lisant le dernier numéro de « Pilote », j'ai été très intéressé par votre concours de photographies. Vous n'avez cependant pas précisé s'il fallait envoyer le négatif ou si l'épreuve sur papier suffisait.

L'épreuve papier nous suffit.

TOUR DE FRANCE

De Guy NAUSSE, Champvans (Jura).

Dans le n° 35, à la page du « Tour de France », vous avez imprimé des nominations d'équipe qui n'existent pas cette année, telles que l'Ile-de-France, Ouest, Sud-Ouest, Nord-Est.

Cette page en couleurs a été réalisée plusieurs semaines avant le départ du Tour. A l'époque, notre énumération était valable. Les changements sont intervenus trop tard pour que nous puissions en tenir compte.

Les photos de ce numéro sont dues à : Keystone-Press - France-soir - Presse-Sports - M.-L. Rosenthal - L'Aurore - AGIP - Roughol - Greffe - Compagnie Générale de T.S.F.

DE SPLENDIDES CADEAUX

Chaque étui des exquis desserts ANCEL contient 1 ou 2 images que vous réunirez dans le superbe album ZORRO. De plus chaque image ZORRO possède un talon-cadeau à détacher. Conservez soigneusement ces talons, et vous gagnerez de magnifiques cadeaux !

Demandez la FEUILLE-CADEAUX à votre fournisseur habituel ou, à défaut, à ANCEL, en utilisant le bon ci-dessous.

DESSERTS

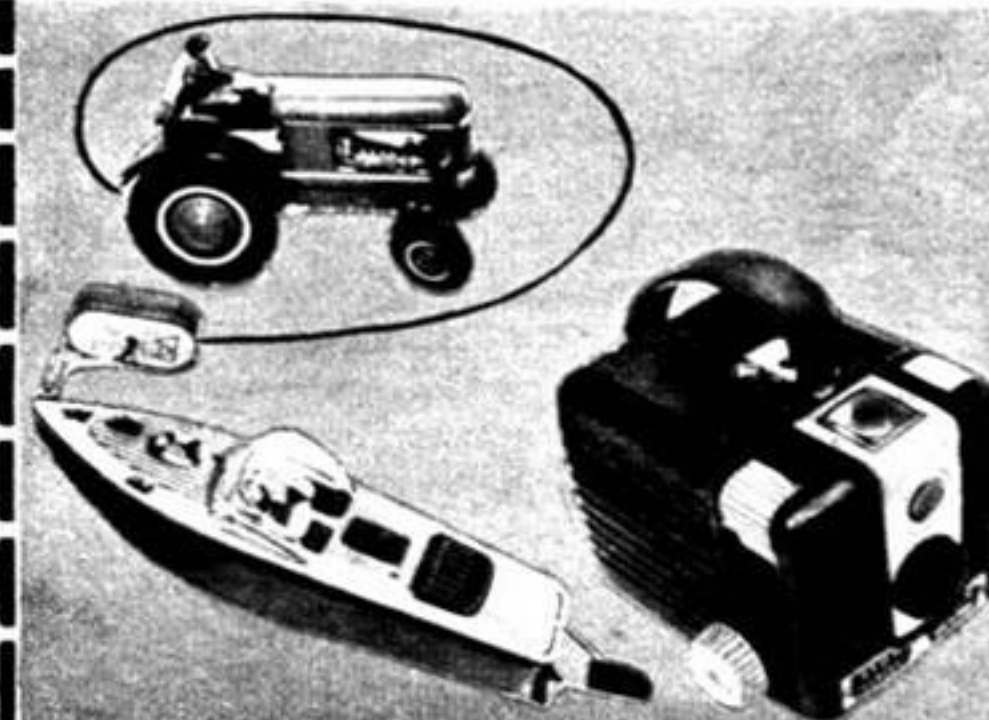
Ancel

BON

A adresser à ANCEL, 30, rue La Fayette à STRASBOURG (Bas-Rhin).

Veillez m'adresser gratuitement les 2 images ZORRO que vous m'offrez dans

PILOTE et tous renseignements sur la collection des images, l'Album ZORRO (avec son Code Secret) et les cadeaux ANCEL. Ci-joint, une enveloppe timbrée à 0,25 NF avec mon Nom et mon Adresse complète.



CONTRE LE PYROMANE PARISIEN
UNE DERNIÈRE ARME SECRÈTE



Son inventeur
le commissaire Chabot
accorde à l'envoyé
spécial de "PILOTE"
UNE INTERVIEW
EXCLUSIVE

LA PHOTO ROBOT

Depuis trois semaines, deux groupes d'inspecteurs recherchent dans Paris l'homme qui a déjà allumé une soixantaine de foyers d'incendie. La célérité des soldats du feu a empêché, jusqu'à présent, de grandes catastrophes. Mais il faut, à tout prix, capturer ce fou, ce pyromane... comme on appelle les maniaques du feu. La police, jusqu'à présent impuissante, utilise depuis quelques jours une nouvelle arme secrète, la dernière. Il s'agit de la « photo-robot ». Des ordres ont été donnés aux gardiens de la paix de Police-Secours, ainsi qu'aux pompiers des voitures de premier appel, pour qu'ils repèrent, dans les groupes, tout individu à l'allure étrange. Concierges et locataires sont longuement entendus. A chacun, la police présente de nombreuses photos. Les inspecteurs n'espèrent pas que celle du pyromane figurera dans cette collection. Ce serait vraiment miraculeux. Mais, en recueillant les commentaires de chacun, ils espèrent mettre au point une photo-robot. « Pilote » a obtenu de l'inventeur de ce procédé, redevenu d'actualité, le commissaire Chabot, cette interview exclusive. Sur notre photo, ci-contre, on voit le commissaire Chabot, sur la promenade des Anglais, à Nice, lisant les dernières nouvelles concernant le pyromane.

Si vous allez en vacances sur la Côte d'Azur, vous le rencontrerez peut-être. Pour tout dire, il est à la retraite. Depuis un mois très exactement. Mais qui est-il, cet homme, qui a bouleversé les techniques de recherches criminelles ? Son nom a des consonances auvergnates, et

minologiste, et professe déjà son attirance pour la police scientifique. Un soir, comme il en avait ponctuellement l'habitude deux fois par semaine, il alla au cinéma voir un film policier américain : « L'Assassin aux cent visages ». Des « G Men » finissaient, au bout de

femme, allongé dans un chemin creux, près de l'hippodrome de la Doula. La morte s'appelait Eugénie Bertrand. Elle était âgée de 41 ans et avait été tuée de quatre balles de 6,35 mm. Le vol, on devait l'apprendre un peu plus tard, était sans nul doute le mobile du crime. A des amies, à des membres de sa famille, Eugénie Bertrand avait confié qu'elle avait fait la connaissance d'un peintre décorateur nommé André Welten, qu'elle espérait épouser. Celui-ci lui aurait proposé de participer à l'achat d'un hôtel près d'Annecy. Dans ce but, la victime avait emprunté 600 000 francs dont on ne retrouvait pas la trace. Sur André Welten aucune précision. Personne ne savait où il habitait. Seule la fille de la victime, Annie, 9 ans, l'avait vu une seule fois. Les vérifications classiques commencèrent dans les hôtels de Lyon. Elles s'avèrent infructueuses. Mais enfin, le commissaire Chabot apprend que deux lettres, adressées de Paris à M. André Welten, « Poste Restante », se trouvent en instance à la Recette Principale de Lyon.

LA CONSÉCRATION DU « PETIT LAROUSSE »

A la suite de péripéties qu'il serait fastidieux d'expliquer, on retrouva la correspondante parisienne d'André Welten : Mlle X... Grâce à la jeune femme qui avait échappé, par miracle, au tragique destin d'Eugénie Bertrand, on connaît son signalement précis. Pour un policier normal, c'est peu, presque rien. Pour le commissaire Chabot, c'est énorme. Il va enfin pouvoir essayer sa nouvelle technique. Mais les rouages de la justice sont complexes. Auparavant, le chef de la P.J. de Lyon doit demander l'autorisation d'utiliser la « photo-robot » au juge d'instruction chargé de résoudre cette énigme. Le juge en réfère à son doyen qui va en parler au Procureur. Enfin, après tout ce processus, le commissaire a carte blanche. Pendant trois jours il montre des photos de criminels à Mlle X...

— Essayez, lui dit-il, de remarquer un trait de visage de Welten qui se retrouve sur l'une de ces photos. Peu à peu la sélection se fait. Trois photographies sont retenues. La première pour le contour général du visage, la seconde pour l'implantation des cheveux, et la troisième pour le dessin de la bouche. Le visage-robot réalisé est celui de n'importe quel Français moyen. — C'est bien Welten, dit Mlle X..., oui c'est bien lui. La fille d'Eugénie Bertrand aura la même réaction devant la photo-robot. Une diffusion générale est aussitôt adressée à tous les services de police et de gendarmerie, mais cela ne donne rien. — Il faut publier la photo-robot dans la presse, dit le commissaire Chabot. Mais la justice hésite. Enfin le 23 juin le procureur dit « oui ». Le 12 juillet, Bernard Groch, 41 ans, né en Pologne, naturalisé Français, exerçant la profession de tapissier, était arrêté. Un gardien de la paix l'avait reconnu, d'après la photo parue dans la presse. C'était lui le faux André Welten, l'assassin d'Eugénie Bertrand. Deux ans plus tard, de la même manière, dans le Nord, cette fois, le commissaire Chabot allait arrêter Robert Avril, le meurtrier de la jeune anglaise Janet Marshall. La découverte du commissaire Chabot est maintenant employée par le F.B.I. et Scotland Yard. Le nouveau dictionnaire Larousse en donne une définition. Quant au commissaire Chabot, le Petit Larousse n'en parle pas. Mais le policier à la retraite continue ses enquêtes... dans l'histoire. Il vient de terminer le portrait robot du curé d'Ars. Mais comme il ne pouvait, décemment reconstituer des visages de saints d'après des photos d'assassins, il est allé photographier des centaines de vieux prêtres dans des maisons où, eux aussi, prennent leur retraite.

JEAN LETOUZE.



Le commissaire Chabot ouvre pour nous le dossier du meurtre de la jeune Anglaise Janet Marshall, l'affaire Robert Avril, que nous évoquons sur les photographies ci-contre.

pourtant il est né en Algérie, à Souk-Ahras, le 21 février 1904, d'un père parisien depuis trois générations, ce qui est, paraît-il, très rare, et d'une mère provençale, ce qui l'est moins.

LE PYROMANE : UN MALADE

Espérons tous que l'invention du commissaire Chabot permettra d'arrêter le dernier et le plus dangereux des pyromanes en date. Plutôt que de le punir, il faudra sans doute le soigner. Car le pyromane est un malade. Psychologues et psychiatres trouvent quatre explications principales à cette maladie. Le pyromane, être complexe, veut prouver sa force, son énergie, au monde extérieur. Ou bien il est habité par le besoin irrésistible de détruire. Ou bien encore c'est un neurosthénique qui veut à tout prix donner du sel à son existence... et qui « l'égayé » par le feu, symbole de joie. Dernière explication : le malade est en proie à un orgueil incommensurable et il veut à tout prix manifester sa puissance, qu'il voudrait, dans sa folie, égale à celle de Dieu.

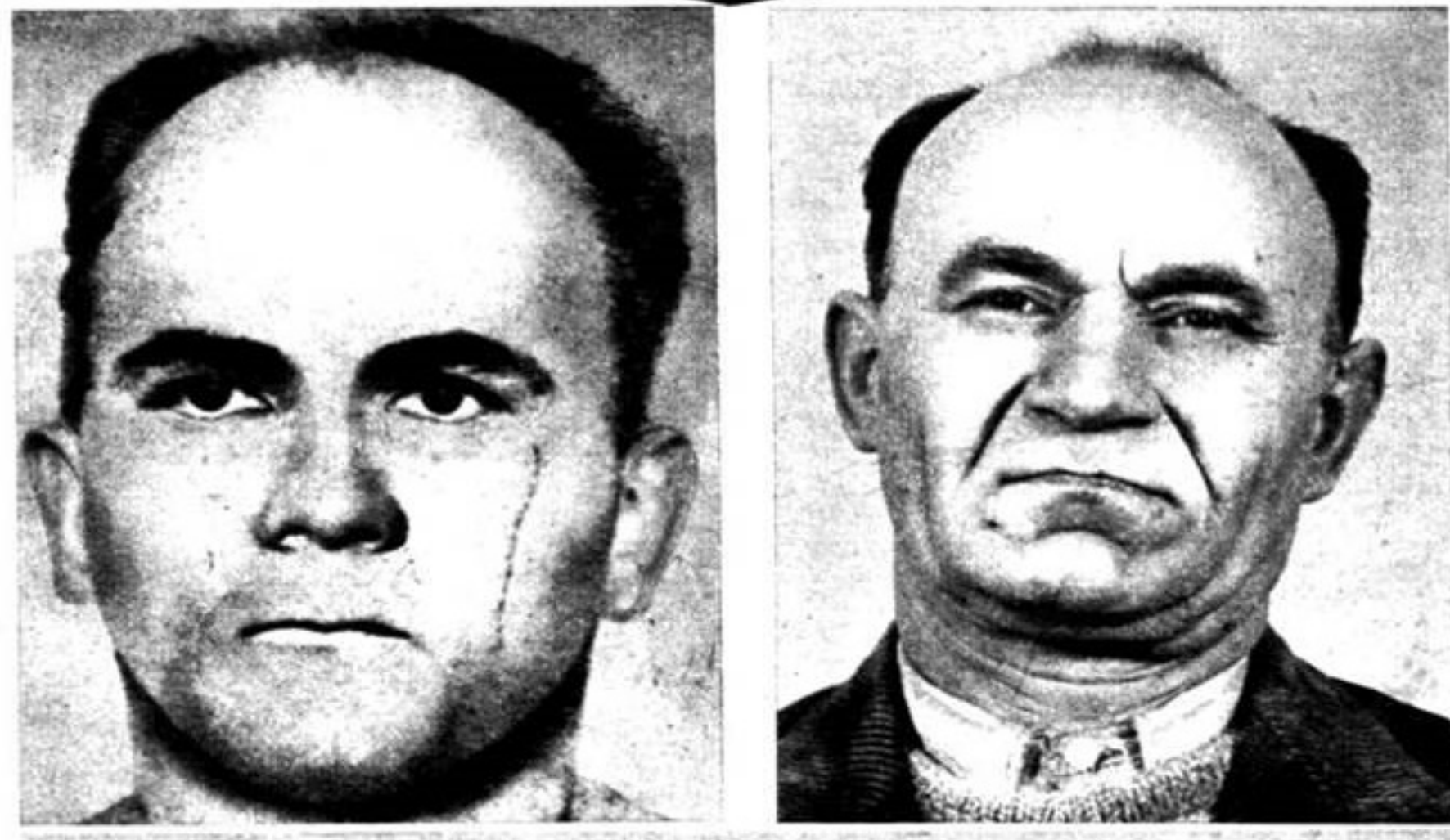
A 24 ans, Pierre Chabot était le plus jeune commissaire de France et, sans doute pour le récompenser, on l'envoya dans le commissariat le plus désertifié : celui d'Apt, trois pièces humides dans les caves de l'ancien évêché, un commissariat qui ressemblait à un cachot. Pendant huit mois, le jeune commissaire, qui avait rêvé d'enquêtes sensationnelles, recherche des voleurs de poules. Un jour (« enfin ! ») un inconnu fut retrouvé mort, un poignard dans le dos, en bordure du cimetière. C'était le premier crime dans la région depuis vingt-cinq ans. Respectueux des consignes, le commissaire Chabot devait aussitôt prévenir la direction régionale de la P.J. à Marseille. A l'autre bout du fil, une voix lui répondit : — C'est trop fort pour toi, nous arrivons. Quand « ils » arrivèrent, le commissaire Chabot ouvrit d'un geste large, théâtral, la porte de son commissariat, montra un homme menottes aux mains, encadré de deux agents et dit : — Vous pouvez interroger l'assassin. Sa première enquête était un premier succès. En 1934 il entra enfin à la P.J. Le commissaire Chabot devint vite le bras droit du directeur de la Sûreté. Après la Libération, il est nommé chef de la brigade mobile de Lyon. Il se lie alors d'amitié avec le professeur Locard, le célèbre cri-

minologiste, et professe déjà son attirance pour la police scientifique. Un soir, comme il en avait ponctuellement l'habitude deux fois par semaine, il alla au cinéma voir un film policier américain : « L'Assassin aux cent visages ». Des « G Men » finissaient, au bout de quatre-vingt-dix minutes de projection, par arrêter un criminel en dessinant un « portrait-robot » d'après de multiples témoignages. Rentré chez lui, le commissaire Chabot ne dormit pas de la nuit. Dessiner un « portrait-robot » était une idée séduisante, mais jamais il ne disposerait de crédits pour payer un dessinateur ayant suffisamment de talent pour reconstituer un visage sur des indications orales. Il fallait trouver autre chose. Photographie amateur, il pensa à la photo, et des photos, il n'en manquait pas. Dans son fichier spécial, aux archives de la P.J. lyonnaise, il en avait 20 000 ! Le lendemain matin, il s'enferma dans le labo-photo. Trois jours auparavant, il avait arrêté un escroc aux assurances. Il se souvenait fort bien de son visage. Durant toute la journée, sans prendre même le temps d'avaler un sandwich, le commissaire joua le rôle du témoin et celui du policier. Il avait décidé de partager le visage-robot type en cinq : le front, les yeux, le nez, la bouche et le menton. Parmi des dizaines et des dizaines de photos d'assassins ou de gangsters, il rechercha un front, des yeux, un nez, une bouche et un menton qui ressemblaient le plus aux traits de l'escroc aux assurances. Il travailla à la lueur diffuse d'une lampe voilée, avec une paire de ciseaux, et un pot de colle. Enfin, il assembla son puzzle, le fit photographier. La photo obtenue ressemblait, à s'y méprendre, à celle que les services anthropométriques avaient prise trois jours plus tôt. La photo-robot était née. UNE COMMUNICATION URGENTE Dans l'entourage du commissaire Chabot, on parla un peu de cette nouvelle découverte puis on l'oublia. Le dimanche 20 septembre 1953, le commissaire Chabot était encore au cinéma. Il regardait un vieux film qu'il avait eu envie de revoir : « La Bandera ». Comme chaque fois, il avait donné le numéro de téléphone à la « boîte » et son nom à l'ouvreuse, au cas où on le réclamerait. C'était plus qu'une habitude, une obligation. Sur l'écran, un Gabin rajeuni de vingt ans, embrassait Annabella, grimaçant en sauvagisme du désert. L'ouvreuse lui tapota l'épaule : « Monsieur le Commissaire, une communication téléphonique urgente. » Trente minutes plus tard, alors que Gabin mourait, crispé sur sa mitrailleuse, le commissaire Chabot se penchait sur un cadavre de



TROIS BANDITS FONT LE QUATRIÈME

Ces trois repris de justice (ci-dessus) permirent au commissaire de « monter » le portrait-robot (ci-dessous) de l'assassin de la jeune anglaise Janet Marshall. Un gardien de la prison de Meaux put reconnaître l'un de ses anciens pensionnaires, Robert Avril. C'était bien lui le coupable. La première photo a fourni le contour général du visage, la seconde l'implantation des cheveux, la troisième, enfin, les lèvres. Le résultat est frappant.

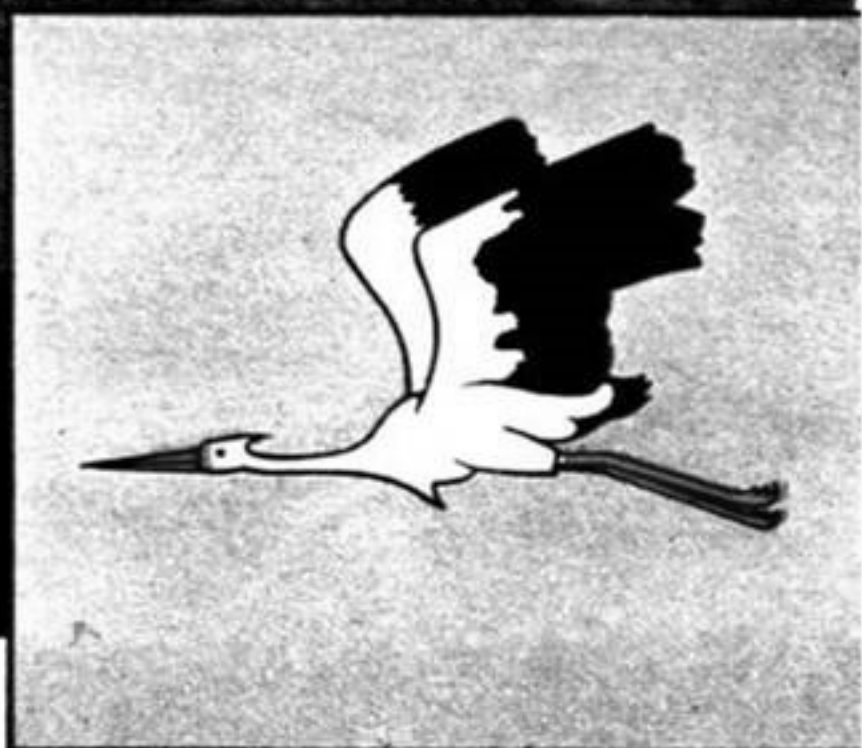


LA PHOTO-ROBOT DE ROBERT AVRIL

LA VÉRITABLE PHOTO DE ROBERT AVRIL



MISSION EN A.O.F.



Cette cigogne était l'insigne de l'escadrille de Paul Boudier à l'époque où se passe notre histoire. Les escadrilles de chasseurs étaient nombreuses à avoir la cigogne pour emblème. Seule la différenciait, l'attitude des oiseaux et notamment la position de leurs ailes déployées.



Ci-dessus, Paul Boudier, pilote d'essai de la G.A.M. Dassault, devant le Super-Mystère, qu'il mit au point en 1955. Ci-dessous, le même en 1940, à bord de son Curtiss 2, en vol, et... au sol, après son atterrissage acrobatique à Koungheul. Derrière la dérive, les Noirs qui dégagèrent l'avion à bout de bras.

CEST Paul Boudier, le fameux pilote d'essai, qui a raconté cette anecdote à Michel Tanguy...

En décembre 1940, le jeune chasseur Boudier et son Curtiss P-36 se trouvaient stationnés à Dakar. Toute activité militaire se réduisait à des missions de prestige. Il s'agissait de montrer aux populations qu'on avait toujours des avions et des cocardes. La patrouille de Boudier devait voler au-dessus de l'A.O.F. et faire le plus de bruit possible ! Au départ de Dakar, les trois avions de chasse étaient précédés d'un bimoteur Glenn Martin à bord duquel se trouvait le navigateur chargé de conduire les monoplaces.

Le but de la manœuvre était un voyage Dakar - Kaolack - Tambacounda - Kankan et retour. Nous voilà donc partis, et, à Kankan, le cirque commence... Je tombe brusquement sur un petit pont chevauchant une petite rivière... Sur le pont, un homme regarde mon « zinc » dévalant à plein tube ! Et je me dis aussitôt : « Je ne sais pas s'il y a des caïmans dans la rivière, bonhomme, mais tu vas plonger ! ». Je passe en trombe à ras du gazier, puis je rentre au terrain.

Le soir, réception des pilotes, par les notabilités. On apprend que le gouverneur est très ennuyé car toutes les communications téléphoniques ont été coupées, de façon mystérieuse, par le travers d'un petit pont sur la rivière... Sur le coup, je me suis « étouffé » le mieux possible, mais, le lendemain, je me suis précipité sur mon avion... Et là, j'ai trouvé deux petites encoches sur chacune des pales de mon hélice, à la distance réglementaire d'espacement des fils téléphoniques...

Là-dessus, on reprend la route du retour. Les trois avions suivent toujours le bimoteur qui assure la navigation. Mais, tout à coup, la patrouille perd de vue le Glenn Martin ! Aussitôt, le chef de patrouille prend l'affaire « en main » et, un bon cap au sud. Quelques temps après, les trois avions coupent la ligne de chemin de fer Dakar-Niger, mais ils commencent à se trouver courts en essence... Si bien qu'après quelques minutes, le chef de patrouille doit se poser en route.

Avec mon copain, on décide de continuer vers Kaolack... Le long de la voie ferrée, un paysage plat se déroule. En bas, des baobabs, bien plantés en quinconce. Tout de même, on croise ce qui a du être un terrain d'aviation dans le temps, avec 500 m de côté. Celui-là, je le repère, on ne sait jamais... Et on continue !

Mais Boudier est obligé de réduire toujours plus son moteur. Il passe sur « auto-pauvre », mélange automatique du combustible en régime économique, puis sur « manu-pauvre », mélange obtenu manuellement et encore plus économique...

Et je me disais : « A quelques kilomètres derrière, il y a le terrain... Si je fais demi-tour, avec le vent arrière, j'arriverai toujours bien à rejoindre... Allez, c'est décidé ! Je fais demi-tour, avec un réglage à peine plus vite que l'étouffoir ! (l'étouffoir sert à stopper le moteur...) Dieu merci, quand le jaugeur du Curtiss indique « zéro », c'est qu'il y a encore de l'essence... Théoriquement donc, j'ai encore dix minutes !

Mais les minutes sont longues quand on est seul au-dessus des baobabs... Boudier devra-t-il sauter ?

— Sauter ? Nous, on n'aime pas ça... On n'est pas parachutiste ! Nous, on voyage horizontalement, pas verticalement... Se « crasher » sur la voie ferrée ? Et les poteaux ? Essayer les baobabs ? Impossible.

Alors, Seigneur ! Multipliez les litres d'essence, ou divisez les consommations spécifiques, ça revient au même... Choisissez la solution que vous voudrez, mais faites quelque chose !...

Soudain, comme exaucé, Boudier voit une trouée dans les baobabs ! Avec un petit coup de moteur et beaucoup de soins, il devrait aller jusqu'à la clairière et se vomir gentiment...

Ouais ! mais il va y avoir les bêtes sauvages, les reptiles ! Tant pis, je continue... D'ailleurs, je vois le terrain à l'horizon !

Et Boudier voit alors son trou dans les baobabs passer hors de portée... Aussitôt, il se reproche d'avoir laissé passer cette chance... Et l'aiguille du jaugeur, qui butte désespérément contre le point « zéro ».

En me demandant comment le Pratt tournait toujours, j'ai retrouvé le petit terrain de 500 mètres... Là, gars, pas question de le rater ! Vent arrière ou pas, impossible de re-

mettre les gaz pour un nouveau tour. Allons-y en direct ! Je sors les « godasses » (le train, et j'arrive...

A cette époque, Paul Boudier n'était pas encore le brillant technicien-pilote d'aujourd'hui... Si bien que, se présentant pour l'atterrissage à vitesse normale, mais avec un appareil complètement vide, il passa bien les baobabs, mais eut la surprise de voir son Curtiss courir, courir avant de toucher de roues...

Je me demandais si ce sacré avion allait toucher !... Finalement, j'ai posé le taxi à mi-terrain, avec seulement 200 mètres devant moi. Debout sur les freins ! Le terrain, qui présentait un bon aspect vu d'en haut, n'était pas absolument parfait... Des troncs d'arbre avaient été coupés à 20 cm du sol... Et il y avait un troupeau de chèvres au milieu... Finalement, je n'ai rien cassé, mais je suis entré dans le décor... Bien sûr, j'avais étouffé le moteur, mais cette précaution était inutile, j'en risquais sûrement pas l'incendie !

Les herbes de trois mètres se couchèrent à mon passage, puis se redressèrent. Je me suis trouvé environné de grands trucs plus hauts que moi, tout seul avec mon avion silencieux. Une nuée de Noirs m'entoura subitement, dirigée par un splendide gendarme d même couleur. Je parvins à parler un peu et brusquement, je vis mon avion m'échapper complètement... Sous la direction du gendarme la foule noire s'empara du Curtiss, qui par le ailes, qui par le fuselage, et l'enleva, que la première, vers le terrain... Terrain qui s'appelait Koungheul, je m'en souviendrai tous jours... A propos, il restait dix litres d'essence dans mes fonds de réservoirs... »

Recueilli par J. GAMBUR.





Michel TANGUY



DESSINS : **UDERZO**

TEXTE : **J.M. CHARLIER**

RESUME. — En attaquant un avion inconnu, Michel Tanguy l'a heurté. Il tente un atterrissage de fortune sur un lac gelé de l'Anti-Atlas, où il a repéré Saint-Hélier, en perdition.

MANŒUVRANT AU MOTEUR ET AU MANCHE AVEC D'INFINIES PRÉCAUTIONS, MICHEL TANGUY S'EST ALIGNÉ TANT BIEN QUE MAL SUR L'ÉTROITE ET COURTE PISTE DE FORTUNE QUE CONSTITUE LE LAC GELÉ...



TONNERRE !... AUTANT ESSAYER D'ATTERRIR SUR UN FER À REPASSER !... ET POURVU QUE LE ZINC N'ACHÈVE PAS DE SE DÉSINTÉGRER QUAND JE VAIS SORTIR MES AÉRO-FREINS !...

OUF ! ÇA Y EST !... ÇA A MARCHÉ !... ÇA VIBRE DUR MAIS LE TOUT EST QU'ON NE SOIT PAS PARTI EN MIETTES !...

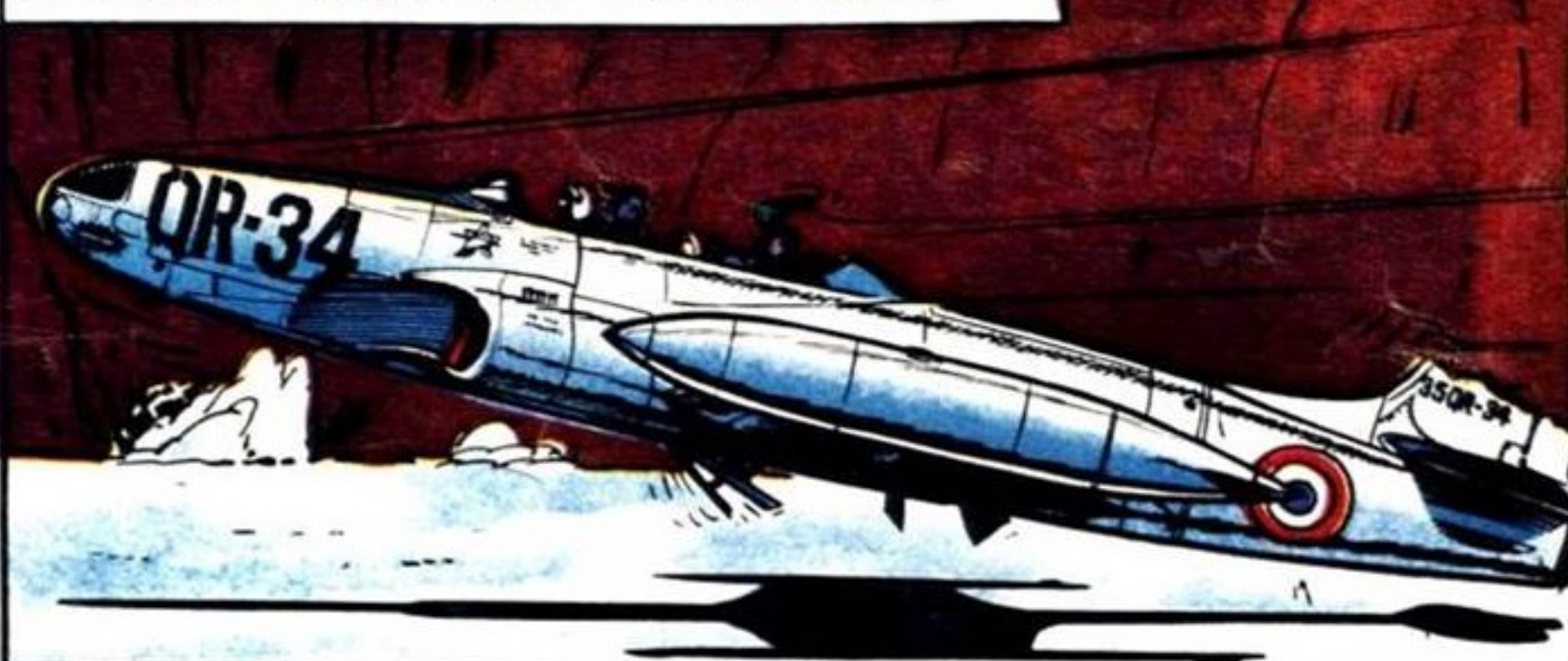


FRISANT LE DÉCROCHAGE, TANGUY, ROULANT, DÉRAPANT HORRIBLEMENT, TANGUY, QUI A RÉUSSI MIRACULEUSEMENT SA DESCENTE EN "CATASTROPHE", AMÈNE LE T-33 DÉSEMPARÉ AU RAS DE LA GLACE ET EN LÉGÈRE SURVITESSE...



ATTENTION, LAVERDURE !... ON Y VA !... CRAMPONNE-TOI !...

"POMPANT" POUR "CASSER" SA VITESSE, MICHEL MAINTIEN SON AVION AU RAS DU SOL, JUSQU'À L'EXTRÊME LIMITE DE SA PORTANCE... ET QUAND IL LE SENT PRÊT À S'ENFONCER, IL TIRE LE MANCHE À FOND DANS LE VENTRE, POUR PLAQUER LE T-33 EN LÉGER CABRÉ SUR LA GLACE...



ON Y EST !!!
SAUVÉ !...

MICHEL !... L'EMPENNAGE !!!
IL NOUS LÂCHE !!!



BON SANG !... ON... ON DÉRAPE !...
ON FONCE VERS LES ROCHERS !!!
ON VA S'Y ÉCRASER !!!



LAVERDURE ! VITE !!!
COUPE TOUT ET DEHORS !...
LA GLACE !... ELLE
CRAQUE !!! ELLE
VA CEDER !!!

VITE ! LE ZINC S'ENFONCE !!!
... DEHORS !!!



DE JUSTESSE, LES DEUX PILOTES ONT SAUTÉ DANS L'EAU GLACIALE...
DÉJÀ, L'ÉPAVE DU T-33 DISPARAIT SOUS LA SURFACE...



M... MICHEL !!! AU...
AU SECOURS !!!
LE... LE FROID !!
JE... COULE !!!

TONNERRE !!!

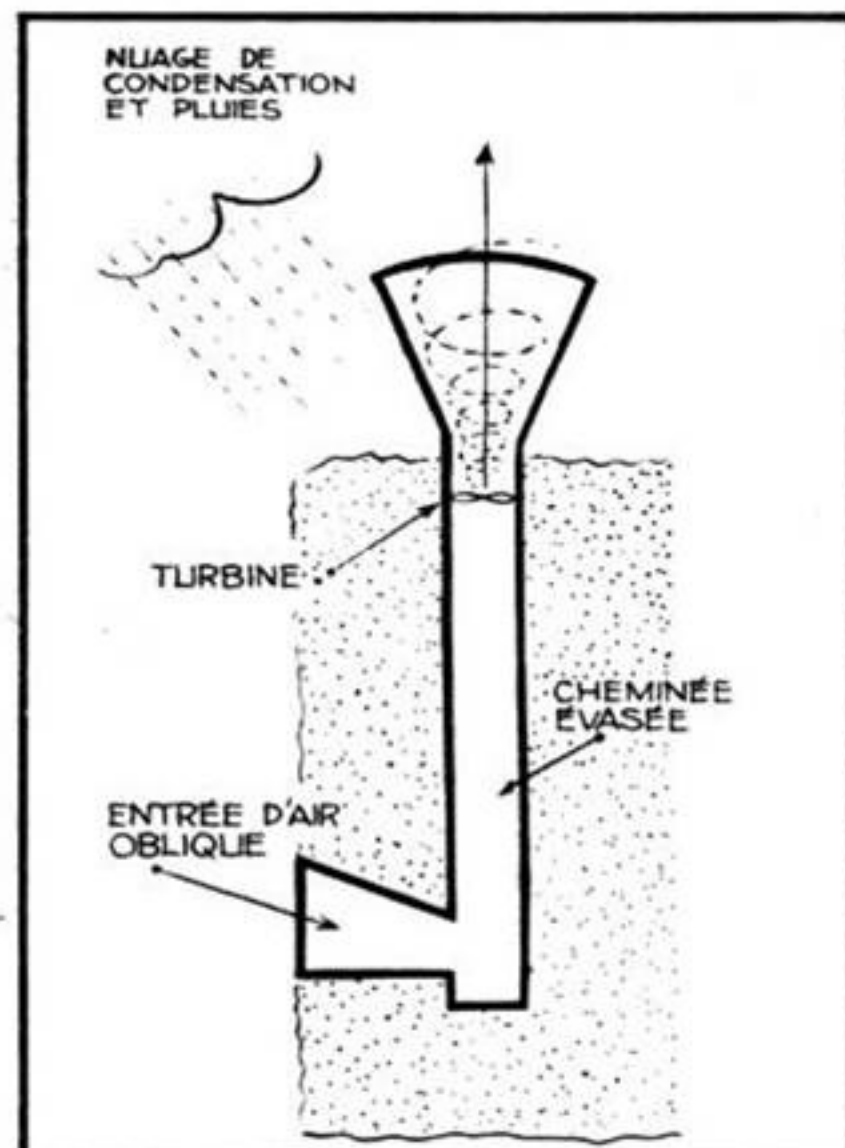


**LUCIEN
BARNIER**

SOUDAIN, dans le ciel bleu de l'été, surgit un fantastique convoi de nuages bleu sombre, virant au noir par endroits. Ainsi s'annonce l'orage. Au ras des forêts et des villages, des vents se déchainent. Certains coulent violemment dans les vallées ; d'autres se hissent vers le ciel en tourbillonnant de plus en plus vite, comme une gigantesque vrille qui fuserait à l'assaut des hauteurs : c'est la trombe qui dévastait l'autre jour les villages de Garac et de Bellegarde, près de Toulouse ; c'est l'ouragan de Floride ou le typhon du Japon. Trombe, ouragan, typhon sont des membres de la même famille : la famille des vents tourbillonnaires, ainsi que les appellent les spécialistes.

MILLE PONTS ENLEVÉS PAR LES EAUX

Dans nos régions, les vents tourbillonnaires sont en général anémisés. Leurs méfaits ne débordent guère l'étendue



Voici la maquette de l'ouragan artificiel imaginé par M. Bernard Dubos. L'air chaud pénètre à la partie inférieure, s'élève dans la cheminée, anime l'hélice-turbine au passage et va former un nuage générateur de pluie au-dessus de la cheminée.

VOICI LA MACHINE A DOMPTER LE VENT

d'une ou deux communes, parfois celle d'un canton. Il en va tout autrement dans les pays qui bordent les mers chaudes. J'ai reçu dernièrement un extraordinaire document de quelques lignes qui contient toute la dramatique signification de ces monstrueux destructeurs. Il s'agit du reportage radiophonique d'un confrère japonais, lors de l'irruption du typhon Vera : « Ici, la ville d'Andramoyoshi... Plus rien n'existe. Je ne puis atteindre la ville de Kuwana, qui est actuellement isolée par les eaux. Je vois des maisons qui flottent à la dérive. On vient de me prévenir qu'à Nagoya, la troisième ville du Japon, les sauveteurs ont repêché 1 075 noyés. Plus de 500 cadavres dérivent à la surface des eaux ou sont enfouis dans la boue. Deux mille tonnes d'essence déferlent dans les rues de Yokkaichi. On me dit que plus de mille ponts ont été enlevés par les eaux. 258 navires sont coulés. Au total, le chiffre des morts semble devoir atteindre 5 000. » A lire ce terrible récit, on aperçoit à quelle taille prodigieuse atteint la force d'un typhon.

UN MOTEUR MONSTRUEUX

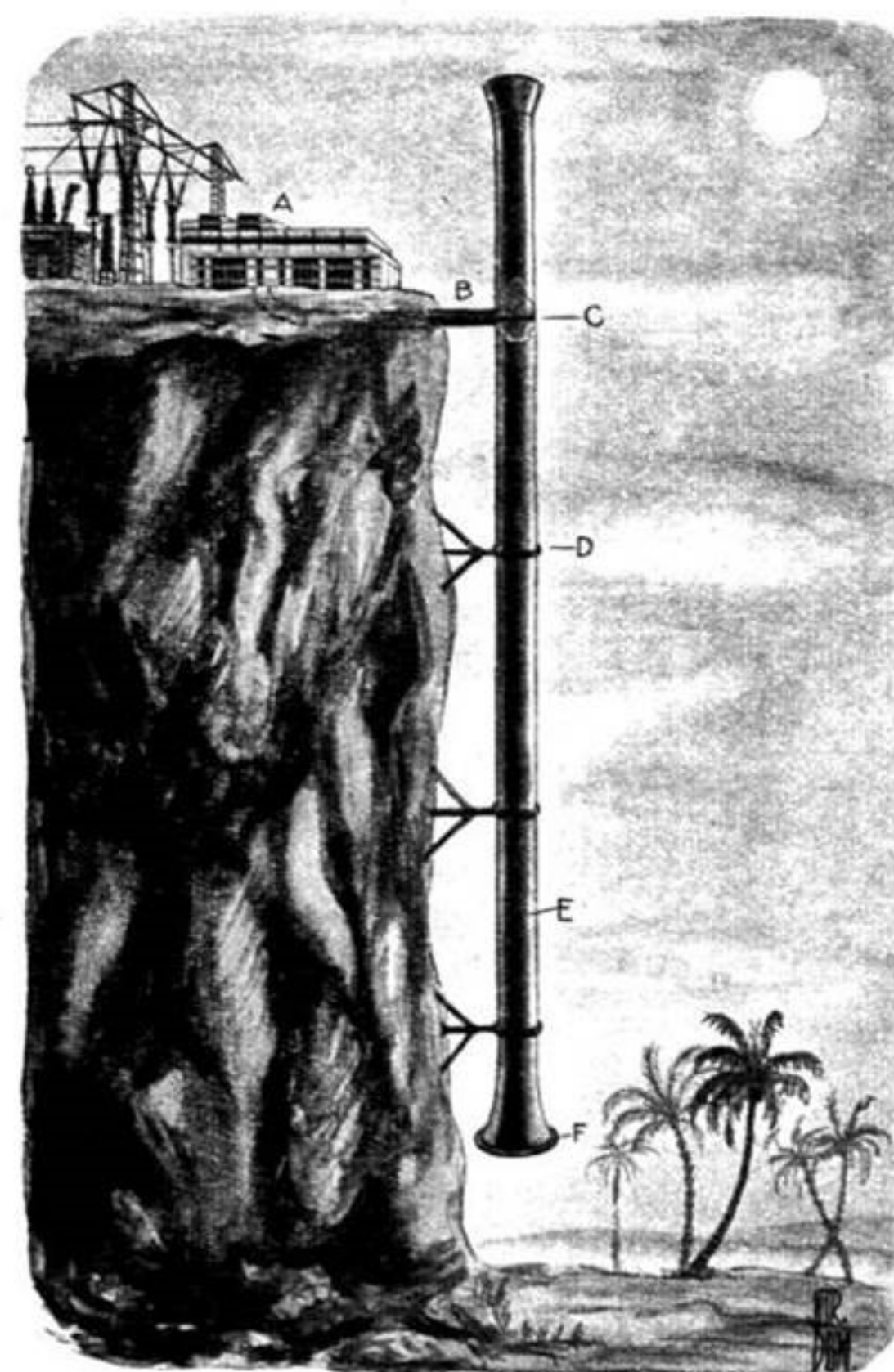
Jamais les hommes n'ont pu construire un moteur d'une aussi gigantesque puissance. La plus terrifiante des bombes à hydrogène n'est qu'un pauvre petit pétard auprès de ces monstres. On sait depuis peu comment s'ébranle ce moteur naturel. Imaginez que vous êtes en train de voguer sur une mer tropicale. La température au niveau de la mer est de 27 à 30 degrés. Autour de vous, tout est délicieusement calme. Le soleil chauffe des masses énormes d'air marin humide ; cet air chaud s'élève lentement en colonne. Ensuite, cet air chaud est remplacé par des flots d'air frais. Comme la terre tourne, l'air frais arrive en décrivant une large spirale. Désormais, le moteur commence à fonctionner à un rythme très réduit. Mais la nature va appuyer sur l'accélérateur, car des centaines de kilomètres cubes d'air chaud montent, montent de plus en plus haut, se refroidissent, appellent sans cesse de nouvelles provisions d'air chaud. Une spirale d'air se visse et cherche à grimper. L'ouragan est formé. Il ressemble à une immense corne dont la pointe vise le ciel, et qui va tourner sur elle-même de plus en plus vite. Tant que la mer chaude et le soleil l'alimentent, le terrible moteur tourne et ravage. Rien ne lui résiste.

Certes, il ne peut s'agir de capter la totalité de l'énergie des vents. On a cal-

culé que, pour l'ensemble des continents, les vents représentent en moyenne 140 mille milliards de kilowatts/heure, c'est-à-dire plus de deux mille fois la consommation annuelle d'électricité de la France. A la rigueur, nous accepterions de nous satisfaire de quelques miettes de cette débauche de kilowatts. Evidemment, on peut installer des centrales à hélices qui tourneront au fil du vent ; mais ce n'est pas intéressant, car rien n'est plus capricieux que le vent. Il faut pouvoir fabriquer de l'électricité quand on en a besoin, et la quantité dont on a besoin. La solution est donc de se faire un vent discipliné, un vent sur mesure. Justement, je viens de vous parler du vent tourbillonnaire, type ouragan ou typhon. On sait très exactement de quelle manière un tel vent se forme, comment il s'alimente et aussi de quelle façon il fonctionne. L'organe essentiel de ce moteur, nous l'avons appris, est une spirale d'air chaud qui monte violemment. L'idéal serait donc de placer des hélices sur le cours de cette spirale. Hélas ! personne ne connaît à l'avance le lieu où s'amorcera la spirale. De plus, celle-ci ne reste pas immobile ; elle balaie l'océan et les terres.

L'OURAGAN APPRIVOISÉ

Un ingénieur français, M. Bernard Dubos, a donc eu l'idée de créer artificiellement un vent tourbillonnaire et de le canaliser dans une cheminée forcée dans laquelle on installerait des turbines, autrement dit des hélices à plusieurs pales. Voyez le schéma de ce moteur original ; nous retrouvons tous les éléments de l'ouragan sauvage : l'air chaud qui monte, l'air frais qui se précipite pour combler le vide. Eh bien, passons au modèle industriel de l'ouragan artificiel. Il existe de nombreux pics montagneux qui ont une façade verticale. Adossés à ces pentes verticales de larges cheminées



Dans la version industrielle du projet, il faut une falaise de quelque 600 mètres d'altitude et une région bien ensoleillée. A. Centrale électrique. — B. Conduit envoyant l'air à la centrale. — C. Turbine. — D. Support. — E. Cheminée. — F. Entrée d'air.

métalliques qui formeront un entonnoir de 150 mètres de diamètre à la partie supérieure, et nous aurons réalisé la machine à faire des ouragans artificiels. Ces ouragans ne se déplaceront pas, ils couleront comme un fleuve prisonnier entre ses berges de métal. Sur le cours de ce fleuve d'air au débit impétueux, nous placerons notre turbine. Et celle-ci, sous le fouet du fleuve aérien, se mettra à tourner, entraînant un alternateur qui produira du courant électrique. Il est même possible que l'opération provoque l'apparition de nuages de pluie au-dessus de notre cheminée ; ce qui, dans une région désertique, aurait le considérable avantage de modifier le climat en créant des chutes de pluie bienfaisante. Je sais bien que ce projet se heurte à bien des difficultés techniques, mais les difficultés n'ont jamais interdit le mouvement du progrès ; à peine l'ont-elles parfois légèrement ralenti.

soyez modernes

Goûtez les Goûters

PRIOR



secs ou trempés
ils sont
succulents
savoureux
nourrissants
au petit déjeuner
au dessert
à l'école
au stade

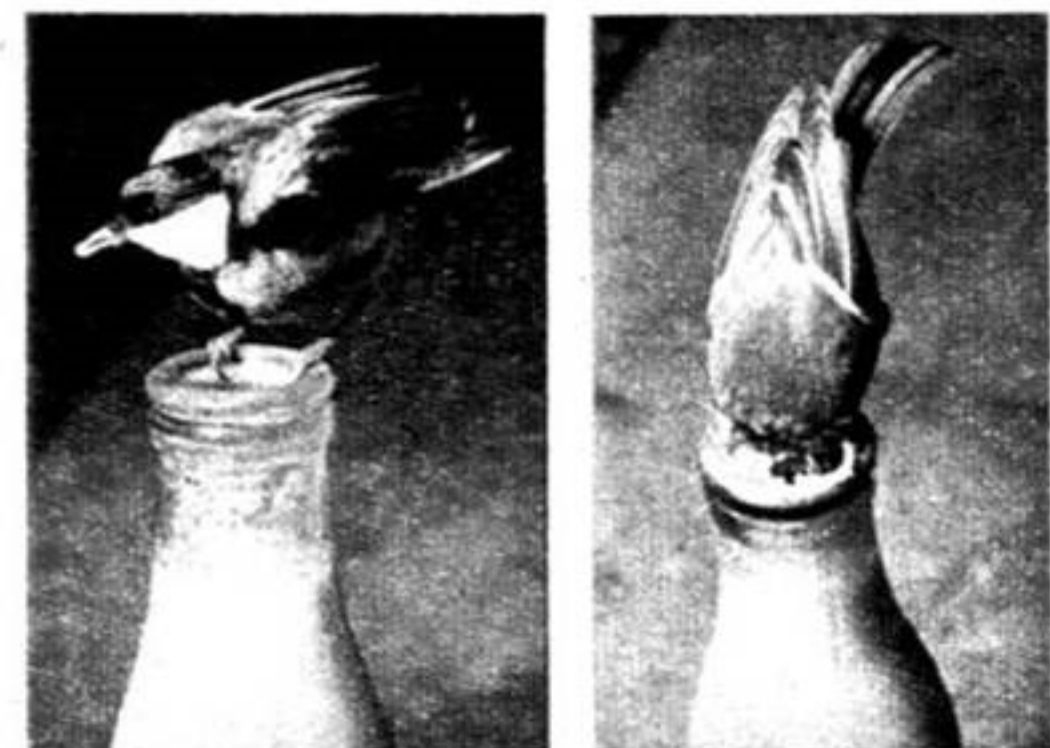
PRIOR

Dans chaque paquet se trouvent les témoins du
Concours Collection PRIOR
doté de 25.000.000 de francs dont 11 voitures



AVEC VOS AMIS LES BÊTES DES PHOTOS SENSATIONNELLES

LES animaux sont les modèles les plus naturels et les plus amusants que vous pourrez trouver. Avec ou sans accessoires, vous réussirez des clichés qui étonneront votre entourage. Les quelques exemples ci-dessous vous donneront des idées. Vous voyez ce que l'on peut faire avec un chien, un téléphone, un oiseau, une bouteille, un écureuil, une feuille de salade et une tortue gourmande.



DIX POINTS ESSENTIELS QUE DOIT RETENIR LE CHASSEUR D'IMAGES

Le temps des vacances, c'est aussi traditionnellement, le temps des photographies. Il est si agréable, n'est-ce pas, de « mettre en boîte » les souvenirs des beaux jours, les paysages que l'on a admirés, les amis dont on a fait la connaissance, pour retrouver tout cela ensuite, quand les vacances seront déjà loin. Et puis, amis de « Pilote », vous aurez sans doute envie de participer au concours des photos de vacances qu'organise votre journal. Mais vous vous demandez si vous êtes vraiment capables de réaliser le cliché qui mériterait un prix. Alors, avant d'appuyer sur le bouton de l'obturateur, lisez ces quelques conseils. Ils sont succincts et s'adressent au débutant équipé d'un appareil des plus simples. Mais si vous en tenez compte, ils vous permettront de réussir mieux que vous ne le pensez.

● Que photographier ?

Avec un appareil photographique du type « box », on peut réaliser de très belles images — aussi belles que celles qu'obtiennent les possesseurs des appareils les plus perfectionnés. Il suffit de se rappeler que le sujet doit être choisi en fonction des possibilités de l'appareil. Cherchez les conditions d'éclairage les meilleures, ne tentez pas de saisir des instantanés rapides, et vous obtiendrez de bons résultats. Des enfants qui jouent tranquillement, un voilier à l'horizon, une « nature morte » bien éclairée peuvent être les sujets d'excellents clichés.

● Hauteur ou largeur ?

Votre appareil est muni d'un « viseur ». Apprenez à vous en servir pour bien cadrer votre photo. Beaucoup de débutants oublient ce premier point, et pourtant !... Si vous voulez photographier la tour Eiffel ou, plus simplement, un personnage en pied, votre prise de vue est en hauteur. Par contre, pour un groupe ou un paysage large, vous ferez votre prise de vue en largeur.

● Le diaphragme.

En ouvrant l'appareil comme si vous le chargez, réglez l'obturateur sur la pose et ouvrez-le : vous voyez une ouverture. En changeant le diaphragme, elle se réduit ou s'élargit. En principe, vous utiliserez toujours le grand diaphragme (ou « grande ouverture »). La « petite ouverture » ne vous servira que par très beau temps, au bord de la mer ou en haute montagne, c'est-à-dire dans les conditions d'éclairage maximum.

● L'obturateur.

C'est lui qui, lorsque vous appuyez sur le dé-

clencheur, laisse pénétrer la lumière dans l'appareil. Réglé sur l'instantané, il s'ouvre environ 1/30 de seconde. Ceci permet de fixer avec netteté des sujets peu mouvementés (un chat buvant son lait, un groupe en discussion pris à une distance de trois à cinq mètres), mais pas un plongeur en plein vol ni un coureur cycliste au sprint ! Et, même dans le cas de mouvements « raisonnables », il faut éviter encore d'opérer de trop près. On peut aussi régler sur la pose (exceptionnellement, lorsqu'il n'y a vraiment pas assez de lumière) ; elle s'obtient en deux temps : ouverture et fermeture.

● Soyons net !

Ceci nous amène à parler de la netteté des clichés. L'image peut être floue si le sujet remue trop pour un instantané au 1/30 de seconde. Elle peut l'être aussi, et c'est le cas le plus courant, si l'appareil a été bougé lors de la prise de vue : retenez votre souffle en appuyant sur le déclencheur, serrez l'appareil contre la poitrine et que votre mouvement soit doux. Et si vous voulez faire de la pose, ayez recours à un support — table ou chaise — si vous ne possédez pas un pied photographique.

● Quand ?

Il nous faut une bonne lumière... mais pas plus ! Attention au soleil de midi, les jours de beau temps : il donne des ombres dures, noires. Le matin ou en fin d'après-midi, quand le soleil est plus bas, nous obtenons moins de contraste entre les régions claires et les sombres. Pour le paysage comme pour le portrait, vous obtiendrez à ces heures, des modèles et des reliefs harmonieux.

● De l'ensemble au détail.

Une jolie vue d'ensemble peut être très réussie. Mais en y regardant de plus près, vous découvrirez que chacun de ses éléments aurait pu fournir une image. Généralement, il faut éviter l'accumulation de détails qui donne une impression de confusion. Là aussi, c'est votre jugement qui fera la qualité de la photo. Mais retenez bien ceci : neuf fois sur dix, les débutants veulent mettre trop de choses sur leur pellicule.

● Sujets en tous genres.

Et maintenant, venons-en aux quelques points à retenir si vous voulez réaliser quelques portraits, groupes ou personnes seules : — Attention aux fonds de décor trop compliqués (ou laids) qui abîmeraient l'image ;

mieux vaut un simple mur uni, à condition que le sujet en soit éloigné de deux ou trois mètres ;

— Méfiez-vous aussi des groupes figés, grimaçant sous un soleil trop vif ;

— De légers nuages donneront aux portraits un modelé sans dureté ;

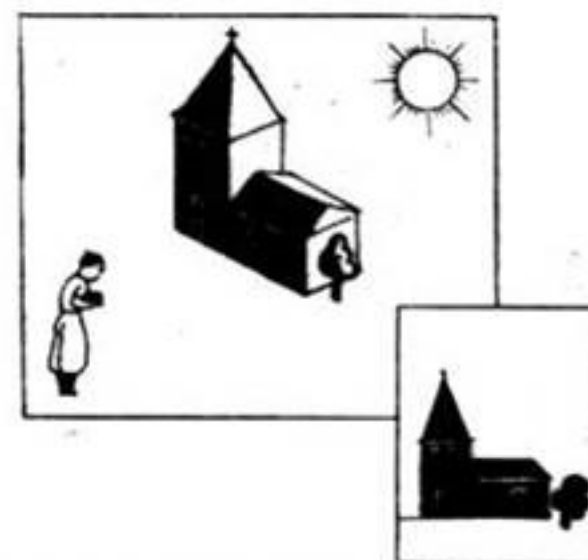
— Il ne faut pas tenter de réaliser des portraits en gros plan avec un « box » : une photographie en buste est bien suffisante. Vous trouverez, avec la pratique, bien d'autres recettes, bien d'autres « trucs », qui vous permettront d'attendre patiemment l'appareil plus perfectionné dont vous rêvez peut-être. Ils vous permettront aussi de participer avec plus de chances à notre concours de photos de vacances. Alors, sans plus tarder, empoignez votre appareil et... bonne chasse aux images !

JOUEZ AVEC LE SOLEIL

POUR le photographe débutant, le soleil peut être le meilleur des alliés ou le pire des ennemis. Il faut « savoir s'en servir ». Bonne lumière, petit diaphragme, sujet bien choisi, bien cadré... et la photographie n'est pas bonne ! Que s'est-il passé ? Marcel Natkin, un spécialiste de la photographie, explique avec les trois croquis que nous reproduisons ci-dessous, ce qui amène bien souvent ces déconvenues. Faites bien attention, lorsque vous jouez avec le soleil, d'être du bon côté !

SOLEIL DEVANT ?

L'église est entre le soleil et l'appareil : sans le vouloir, vous avez fait un « contre-jour »... mais il est raté !



SOLEIL DERRIÈRE ?

Autre erreur : le soleil, derrière l'appareil, éclaire le sujet en plein. Tout est visible et net... mais c'est bien plat !



NON, SUR LE COTÉ !

Voici la solution. Le soleil est sur le côté (à droite ou à gauche) : les ombres donnent du volume, du relief, de la vie, à votre image.

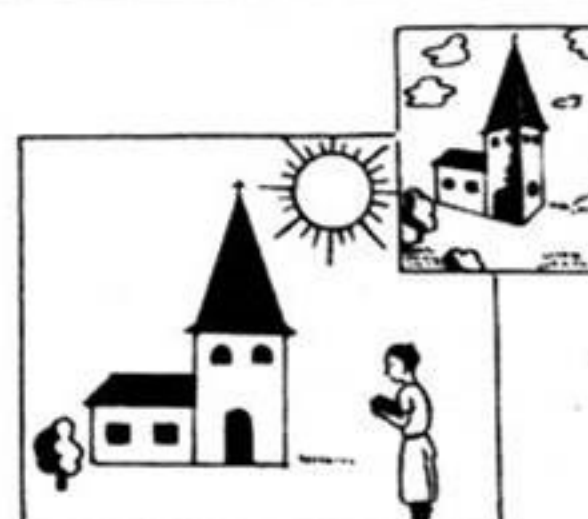


FOTO
Fex

la grande marque

présente :

ELITE-FEX

BI-FORMAT
6 x 9 - 6 x 6

2 APPAREILS
EN UN SEUL

44,95 NF

FLASH-FEX
19,50 NF

En vente chez les négociants photo

Demandez notice E 66

et appareil migrateur gratuits

INDO 43, r. des CULATTES - LYON

Heller
Les plus belles maquettes Françaises



le Jet intercontinental D. C. 8
68 pièces à assembler
toit du fuselage blanc,
train d'atterrissage escamotable
EN VENTE PARTOUT NF 19,80

NOTRE GRAND CONCOURS D'ÉTÉ "CHASSE-TAMPON"

Dans le dernier numéro de « Pilote », nous vous avons donné tous les détails concernant notre grand concours de vacances. Vous savez que vous devez recueillir le plus de cachets possible et nous les envoyer, apposés sur une ou plusieurs feuilles. Notre concours est divisé en deux catégories, celle des cachets les plus

nombreux et celle des cachets les plus originaux. Vous pouvez concourir dans les deux catégories et remporter, peut-être, un des mille magnifiques prix qui récompenseront les lauréats. Mais n'oubliez pas que vous devez joindre à votre envoi 6 bons comme celui qui figure sur cette page.

BON A DÉCOUPER



Avant-hoe

RESUME. — Au cours d'un grand tournoi présidé par le prince Jean, un mystérieux chevalier, que le peuple a surnommé « Desdichado », terrasse aisément tous ses adversaires.

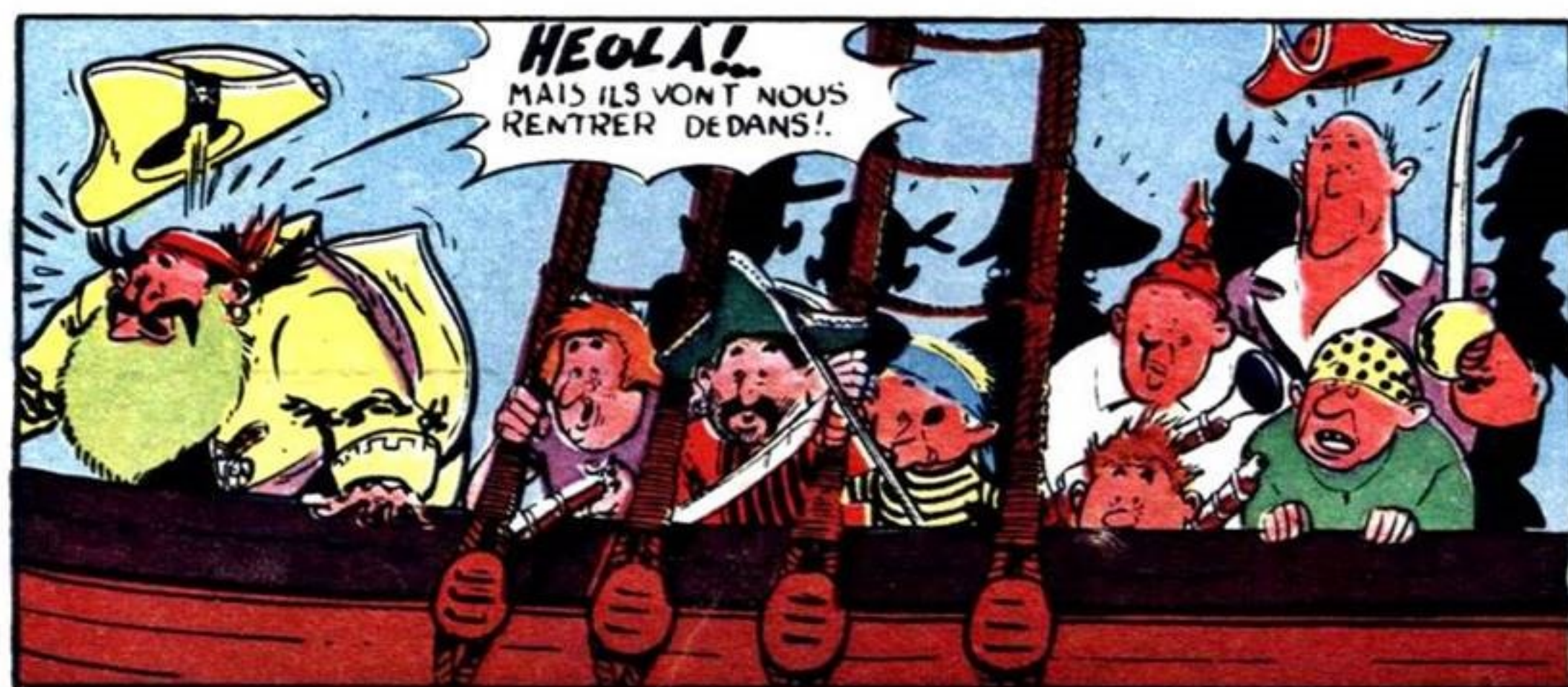
Texte de BERNARD LEROY d'après WALTER SCOTT - Dessins d'ANTONIO PARRAS



Jehan Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — Le terrible pirate Barbe Verte vient de croiser la route de la Brave, courageux navire appartenant à nos très inefficaces amis. Le capitaine Soupolet se prépare au combat.



François de Capestang
(Jean MARAIS).

1616 — La France traverse des années troubles. Le roi Louis XIII n'a que 15 ans. Depuis quelques jours la terrible Marie de Médicis n'est plus que Reine Mère, mais elle entend continuer à gouverner. Elle laisse tous les pouvoirs à son favori, Concino Concini, qui, devenu Premier Ministre, exerce avec la complicité de sa femme, Léonore Coligai, une véritable dictature. Le rêve de l'aventurier est de faire disparaître le jeune souverain et de se faire nommer à sa place roi de France.

Les Grands du royaume, si souvent divisés, se sont groupés en une sorte de « ligue » autour du duc d'Angoulême. Ils veulent, eux aussi, détrôner Louis XIII et mener au sacre Charles, duc d'Angoulême, descendant direct des Valois.

Cette confusion politique crée dans le pays un climat de méfiance et de conspiration et de nombreuses bandes armées, agissant pour le compte de Concini et prétextant la répression, se livrent au meurtre et au pillage.

Ce soir-là, la cloche de la chapelle du château de Teynac sonne lugubrement faisant entendre le tocsin sur la campagne périgourdine...



Adaptation de Germain FONTENELLE, dessins de PASCAL, d'après le film d'André HUNEBELLE, tiré du roman de Michel ZEYACO. Scénario de Jean HALAIN, Pierre FOUCAULT et André HUNEBELLE, dialogues de Jean HALAIN.

LE MARQUIS DE TEYNAC ET SES DOMESTIQUES LUTTENT DÉSESPÉRÉMENT CONTRE UNE HORDE DE SPADASSINS



CE BRUIT M'EXASPÈRE. FAIS DONC TAIRE CETTE CLOCHE !



CERTAINS MALANDRINS METTENT LE FEU AUX TENTURES. SUCCOMBANT SOUS LE NOMBRE, LE MARQUIS SENT SES FORCES L'ABANDONNER



À CETTE MÊME HEURE, UN CAVALIER FONCE À BRIÈRE ABATTUE VERS LE CHÂTEAU DE TEYNAC.



MON DIEU ! POURVU QU'IL NE SOIT PAS TROP TARD !!



HÔLA, MES GAILLARDS, VOUS NE M'ATTENDEZ PAS !



CHIEN !

TU ME PAIERAS DE TA VIE LA MORT DE MON AMI !



À CE MOMENT, LE GENTILHOMME EST ATTEINT À L'ÉPAULE



UN SPADASSIN VA TRAITREUSEMENT LE POIGNARDER, QUAND



Capitan

DISTRIBUTION

Jean MARAIS
BOURVIL
Elsa MARTINELLI
Annie ANDERSEN

François de Capestang
Cogolin
Gisèle d'Angoulême
Béatrice

Pierrette BRUNO
Arnold FOA
Jacqueline POREL
Lise DELAMARE
Guy DELORME

Giuseppa CONCINI
Léonore CALIGAI
Marie de MÉDICIS
Rinaldo

UNE PRODUCTION P.A.C. DISTRIBUÉE PAR CONSORTIUM PATHÉ



L'illustre Cogolin (BOURVIL).



(A suivre.)

BISON NOIR

RESUME. — Un convoi d'or escorté par des soldats déguisés en trappeurs a été détourné par trois bandits dont fait partie l'officier félon Craig. Bison Noir part repérer la piste des voleurs.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER

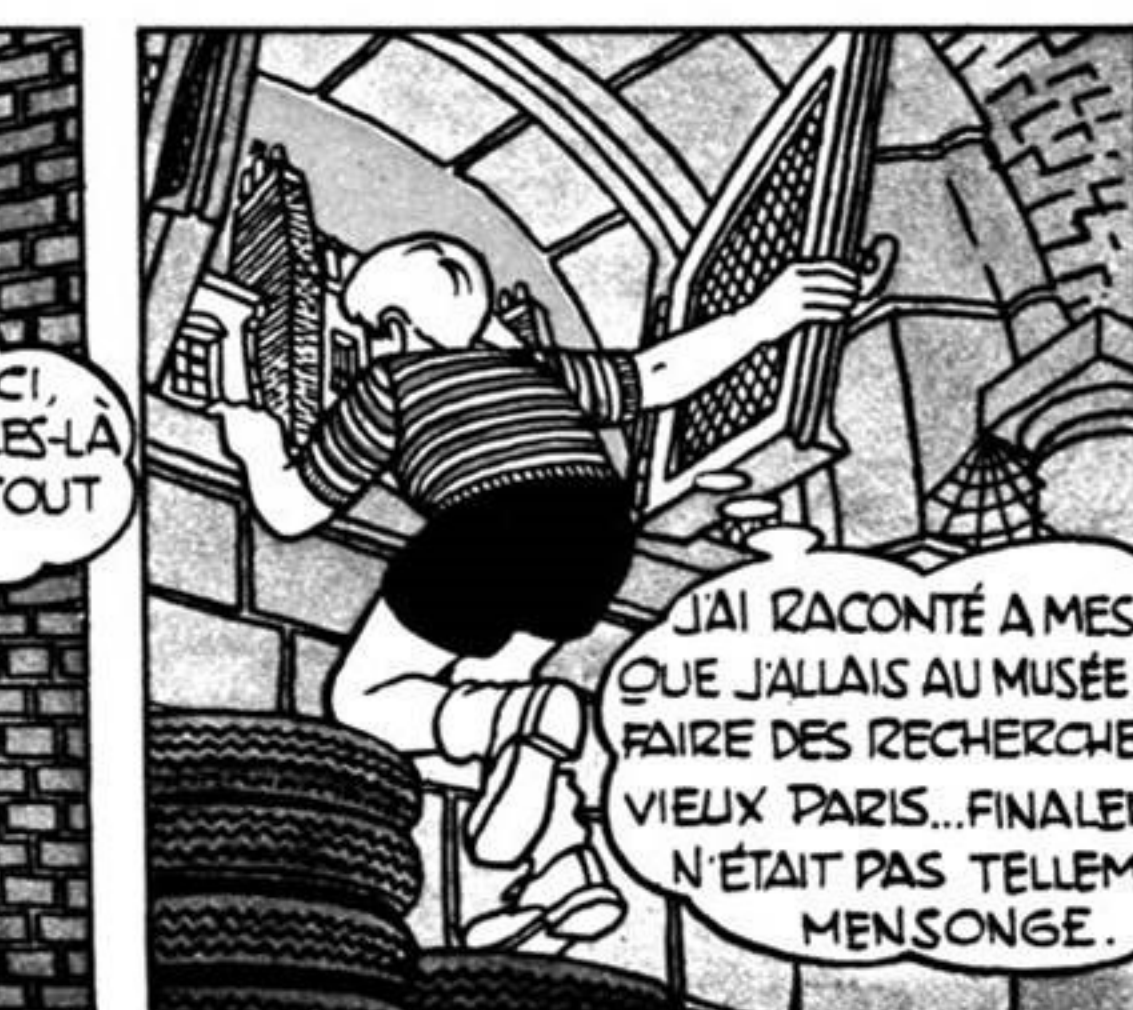
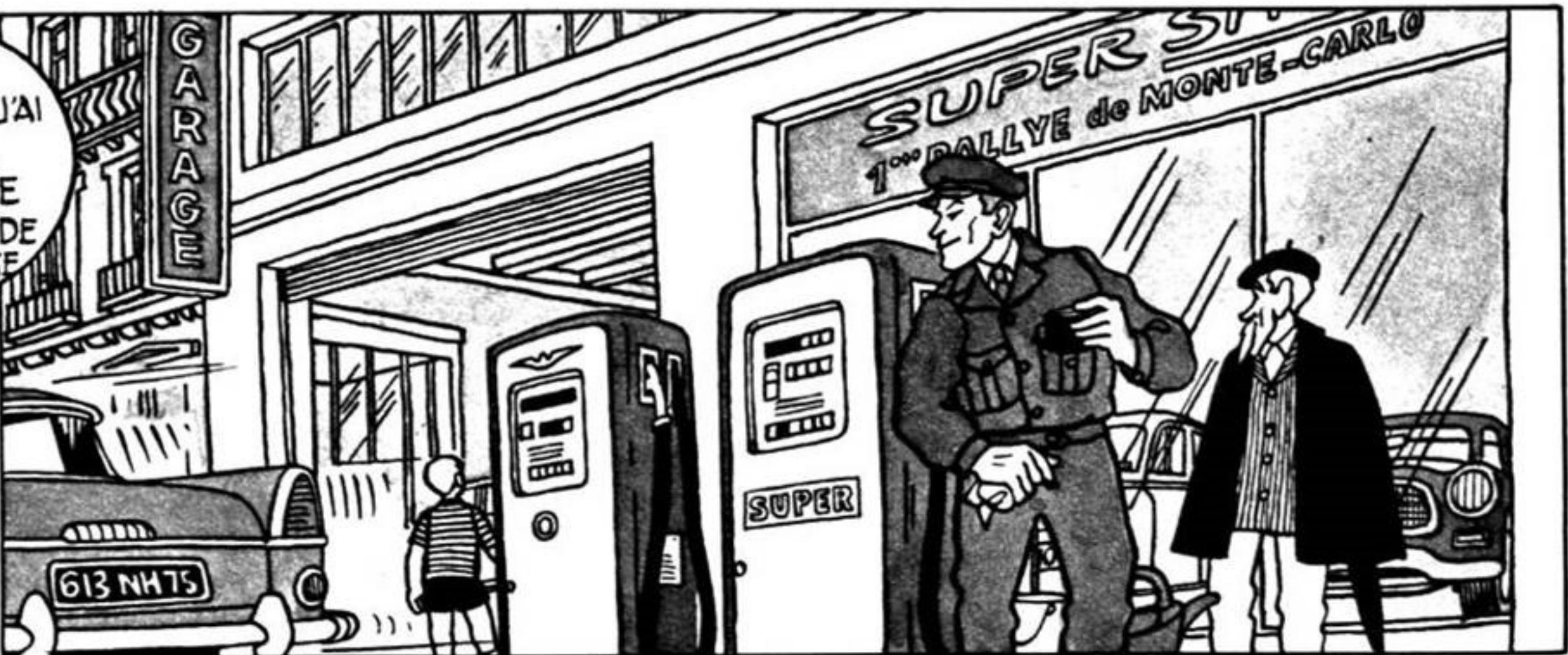


P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — C'est gagné : P'tit Pat a enfin découvert le point précis où jadis s'élevait la « Fontaine-aux-Oies ».

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI



LES AS DE LA PELLE

Il n'y eut pas cette année, heureusement, d'accident grave pendant la course. Quelques voitures ne parvinrent pas à négocier les virages les plus sévères. Tel fut le cas de l'Aston Martin de Fairman, qui emboutit le sable, au virage de Mulsanne. Sans se décourager, le pilote trouva une pelle, travailla ferme et réussit à repartir, terminant neuvième, à plus de 157 km de moyenne !



Les leçons des 24 heures du Mans

DES VOITURES PLUS SURES ET PLUS RAPIDES

Paul Frère, à gauche, et Olivier Gendebien, à droite, pendant un ravitaillement, avant la victoire.



Ne revenons pas en détail sur les 24 Heures du Mans, dont les quotidiens vous ont longuement parlé, mais cherchons plutôt à en tirer les enseignements. Cette année, la plus grande course d'endurance du monde a vraiment rempli son rôle de banc d'essai et de laboratoire.

Car, dès le départ, et surtout sous les trombes d'eau qui s'abattirent sur les concurrents lancés à 280 km/h dans la ligne droite des Hunaudières, on s'aperçut que les accessoires avaient une importance... plus qu'accessoire !

Les essuie-glaces, particulièrement, jouèrent un rôle décisif, surtout pour cette première épreuve où était appliquée la nouvelle réglementation obligeant les pare-brise à être de grandes dimensions. Il fallait donc absolument des balais puissants, ne décollant pas au-dessus de 200 à l'heure. Il s'avéra même nécessaire, dans le cas de certaines voitures découvertes, d'avoir un essuie-glace intérieur, les remous de pluie et de boue pénétrant dans l'habitacle. C'est la raison pour laquelle Porsche, par exemple, a d'ores et déjà prévu d'équiper ses modèles Grand Tourisme avec un double système d'essuie-glace, l'un sur la face externe et l'autre à l'intérieur.

Sur le plan éclairage, également, de nouveaux phares français et américains ont été essayés, et une grande firme est en pourparlers pour monter ces phares en série. Même chose pour les pneus « pluie », les amortisseurs, les

freins, etc. En ce qui concerne les carrosseries, cette année, plus de dix voitures étaient en matière plastique. En plus des DB et des Lotus, les Triumph et plusieurs prototypes étaient en polyester et seul maintenant, le problème de la main-d'œuvre empêche la plupart des grands constructeurs d'adopter cette matière en grande série. Citroën (qui a déjà monté les freins à disque essayés au Mans il y a cinq ans), a adopté le plastique pour les pavillons de ses DS et ID.

Evidemment aussi, sur le plan de la consommation, de nombreux progrès ont été faits. Le classement au rendement énergétique est d'ailleurs fait pour récompenser ces efforts. Pensez par exemple que la voiture qui a gagné à l'indice, la DB Panhard, à la moyenne de 141,894, ne consommait guère plus de 8 litres aux 100. Par contre, les Ferrari ont consommé plus que prévu. Cela a failli leur coûter la victoire.

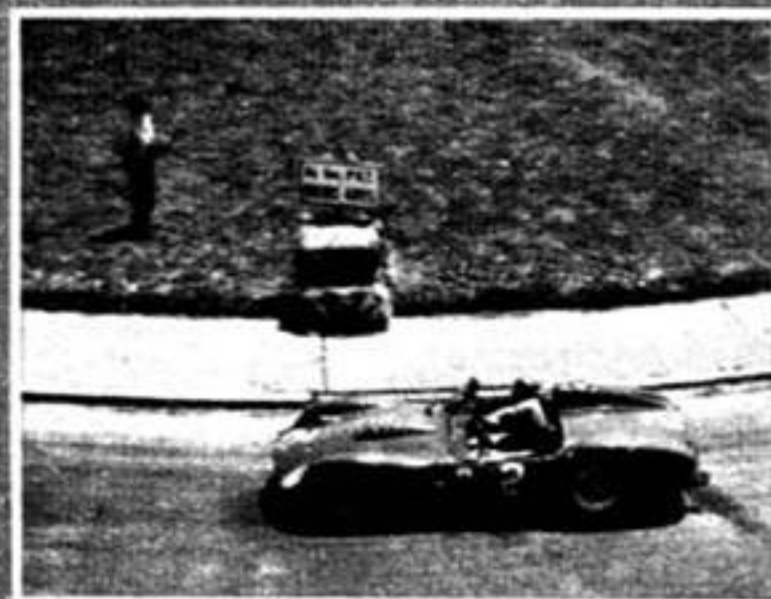
Après cette ronde infernale de 24 heures, et même pour les marques qui n'ont pas eu de chance — car les incidents servent toujours à trouver des remèdes qui seront expérimentés l'an prochain — l'automobile sort enrichie, et les perfectionnements essayés sur la piste vous permettront d'avoir demain une voiture plus rapide, plus économique et plus sûre. C'est là le grand intérêt du Mans, et c'est pour cela que les organisateurs ont eu raison d'encourager la participation des modèles de grand tourisme. Oui, les 24 Heures sont le banc d'essais le plus probant du monde.

POUR AVOIR 10 DE CONDUITE

Puisque nous sommes en pleine période sportive, après Le Mans et Reims, changeons un peu la forme de notre leçon de conduite en observant comment deux pilotes, conduisant deux voitures identiques, prennent différemment le même virage.

CE QU'IL FAUT FAIRE

Ici le pilote de cette Ferrari a adopté une bonne trajectoire, conservant sa droite et se laissant légèrement glisser en dérapage contrôlé, ce qui, croyez-le bien, n'est pas facile avec une voiture aussi puissante. En voici la preuve.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

Car l'autre pilote s'est laissé surprendre et a heurté le trottoir, complètement sur sa gauche !

Un champion peut commettre une faute, et celle-ci lui coûtera la course. Mais, sur la route, c'est votre vie et celle des autres, qui est en jeu, ce qui est beaucoup plus grave.



FANGIO

super-pilote (20)

L'HOMME LE PLUS VITE DU MONDE SAIT AUSSI S'ARRÊTER



Grâce à la sportivité de Peter Collins, Fangio a réussi à enlever son 4^e titre de Champion du Monde. Et le voilà qui recommence une saison éblouissante : va-t-il faire ce que personne au monde n'a jamais réussi, et obtenir la 5^e palme ?



Fangio a décidé à la fois d'être sage et fou. Sage, car il s'est promis d'arrêter, de décrocher le casque et les lunettes, mais fou, parce qu'il s'est juré d'arracher son cinquième titre de champion du monde. Et, au Nurburgring, dans le Grand Prix d'Allemagne, c'est une bataille féroce. Jamais il n'a pris autant de risques, battant tous les records à chaque tour et coiffant Hawthorn sur la ligne d'arrivée. Puis c'est Monza et cet extraordinaire cinquième titre de champion du monde. Et c'est le retour à Buenos Aires, où il est reçu comme un chef d'Etat...



Bien que sa décision soit prise, irrévocablement, Juan Manuel ne peut refuser de courir sur son continent, et c'est ainsi qu'il accepte de disputer le Grand Prix de Cuba. La veille de la course, tous les coureurs discutent dans le hall de l'hôtel Lincoln, lorsqu'un jeune homme lui demande : « Juan Manuel Fangio, c'est vous ? » Il lui appuie un Colt sur le ventre. Et c'est l'enlèvement célèbre exécuté par les partisans de Fidel Castro. Fangio ne peut donc disputer la course. Et, puisque le destin s'en mêle, Fangio décide, alors, d'abandonner la compétition professionnelle.



Et voici, amis de « Pilote », cette belle histoire terminée. Juan Manuel est toujours là, avec son bon sourire et le clin d'œil amical qui voile un dixième de seconde son regard fulgurant... Cette histoire vraie doit vous prouver que rien n'est impossible à celui qui sait vouloir. Elle doit vous montrer aussi que, malgré son destin fabuleux, le super-champion du monde a su rester un homme simple, sensible. Et nous serions heureux que vous cherchiez moins à imiter Fangio, le pilote, que Juan Manuel, l'homme au cœur « gros comme ça », à tous les points de vue.

FIN

P.R.E.U.M.A.T.I.Q.U.E.S.

Raymond Lowry, le styliste américain d'origine française, vient de dessiner une nouvelle carrosserie qu'il fait monter sur un châssis de Lancia Flaminia. Très inspirée par les 24 Heures du Mans, sa ligne ne comporte pas une seule ligne droite et une nouveauté aérodynamique devrait réduire la turbulence à l'arrière.

Un journal a annoncé que Fangio reprendrait la course. Au téléphone, Juan Manuel nous a dit, de Modène : « Je suis rentré le samedi dernier dans ma cinquième année, et j'ai définitivement recroché ».

Charles Rigoulet, l'homme le plus fort du monde, a retrouvé au Mans Giraud-Cabantous, avec lequel, en 1937, il avait remporté le Bol d'Or.

Jouison Robert, venu au Mans dans son avion personnel, va suivre l'exemple de Henry Oreiller et se lancer dans les rallyes automobiles.

Pour répondre aux demandes, spécialement américaines, Jaguar va augmenter sa production de 25%, grâce à l'usine Daimler rebâtie.

GRAND CONCOURS PILOTE-CLUB des automobiles miniatures.

Le manque de place nous empêche de vous donner les précisions que nous vous avons promises, au sujet de ce grand concours. Nous ne manquerons pas de le faire très prochainement.

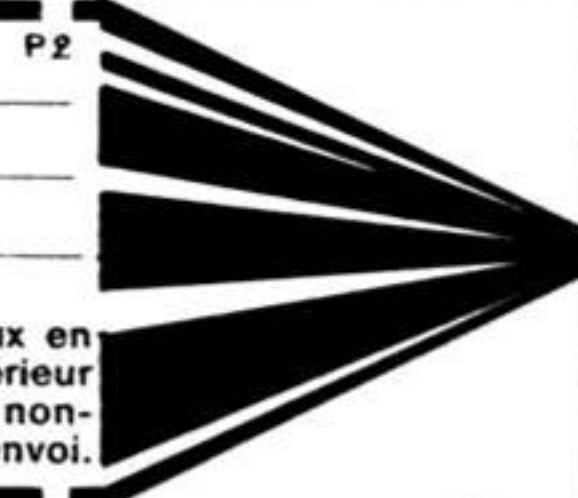
Un passeport pour la lune
Un explorateur animé
Des timbres
Un parcours terre-lune
Des étiquettes intersidérales

5 JEUX CAPTIVANTS pour 2 NF

Découpe ou recopie ce bon. Envoie-le rempli avant le 15 juillet 1960 au Club du Nouveau Jouet, Boîte Postale 291-09, Paris 9. Si ces jeux ne te plaisent pas suffisamment, renvoie-les, tu seras remboursé.

Nom _____ Prénom _____
Rue _____ No _____
Ville _____ Département _____

Je désire recevoir rapidement 5 jeux nouveaux en couleurs sur l'astronautique. Je joins (à l'intérieur de mon enveloppe) 2 NF en timbres poste non oblitérés pour paiement des jeux et des frais d'envoi.



SAINT MICHEL

au péril de la mer

par
HENRI DIMPRE

Au cours des vacances, beaucoup d'entre vous auront sans doute l'occasion de visiter le Mont Saint-Michel. Grâce à l'article et au pilotorama (pages suivantes) de notre collaborateur, ils en sauront davantage que leur guide sur le plus célèbre des Monts. Commençons par son histoire, où la légende se mêle à une réalité vieille de treize siècles.



LA forêt de Loisy est immense, verte et sombre. Elle couvre une bonne part de cette région où Aubert exerce sa vigilance pastorale avec une odeur de sainteté qui ne se démentira point. Qui saura jamais jusqu'où allaient ces hautes futaies que la mer devait dévorer ? Il est sûr, puisqu'ils sont demeurés, qu'en émergeaient deux rochers : les monts Tombe et Tombelaine. Ainsi, sur le mont Tombe, de pieux ermites avaient déjà élevé deux oratoires, l'un dédié à saint Etienne, l'autre à saint Symphorien. Et, un jour, l'archange saint Michel s'en mêla. Il apparut à Aubert et lui ordonna de prendre la route, d'aller jusqu'à ce fameux mont Tombe et d'y élever un sanctuaire pour sa plus grande gloire et l'édification de tous.

Et voilà ce bon, ce simple, ce pieux Aubert, qui est déjà un saint, en route pour obéir à l'archange. Derrière messire Aubert sont rudes gens de labeur portant pelles et pioches, car le travail sera dur. Et l'on va hissant aussi croix et bannières, chantant cantiques...

On est au mont. L'évêque et les hommes gravissent le rocher ; au pied, les femmes prient. Une énorme pierre occupe le sommet du mont. On l'attaque au levier, chacun peine. Le bloc est énorme, rétif, imbattable. Aubert se recueille, prie et se redresse. Saint Michel l'assiste. Aubert réclame un enfantelet le plus jeune, le plus frêle...

On le lui amène. L'enfant rit, se tend. Délicatement, messire Aubert fait toucher à l'enfant, de son frêle pied gauche, le roc rébarbatif, le roc roule...

Le sanctuaire a pris tournure, puis il est devenu fière église. Pour construire tout cela, on a bien œuvré, mais le granit du mont Tombe n'a point suffi : il a fallu l'apporter par barges de Bretagne ou de Chausey, les îles sauvages qui ne connaissent jamais le beau destin du mont.

COUPE DES BATIMENTS DE L'OUEST



En haut, le réfectoire, au-dessous, le cloître, puis la salle des chevaliers et enfin, le grand cellier.

truisent pour recevoir l'eau de pluie qui ruisselle des toits du chœur n'est pas encore achevée, et il faut se satisfaire du maigre débit de la fontaine Saint-Aubert, au nord, loin de tout. Les pèlerins se contentent de ce qu'ils trouvent. A vrai dire, ils ne peuvent se permettre de dépenses somptueuses, car les saufs-conduits délivrés par les Anglais ont coûté cher !

On est arrivé pêle-mêle, bourgeois, nobles et gueux vivant d'aumônes durant les longs voyages. Mais ceux-là sont sereins, ils savent que les moines les hébergeront. Pour les autres sont les auberges qui pullulent déjà dans le bourg. Les « pisteurs » ne se feront pas faute de racoler les bourgeois et les seigneurs, bien avant que les voleurs ne les aient soulagés de leur bourse. Et cela durera tant que l'omnipotent abbé n'aura pas mis ordre à cela...

Et si les voleurs n'ont point coupé la bourse, les marchands de souvenirs se chargeront de l'aplatir, car ils sont déjà nombreux. Chacun de repartir, l'âme apaisée, confiante et dévote, portant image de plomb à l'effigie de saint Michel, ampoule remplie du sable de la grève ou petit débris du rocher où l'archange posa ses pieds...

Mais malheur à celui qui fut ou ira sans guide ! Aucun pèlerinage ne sera sans enlèvement ou novade. Saint-Michel-de-Tombe... Saint-Michel au péril de la mer !

Le temps avait passé. Les Anglais étaient partis après s'être fait bien soumettre et sans avoir pu réduire le Mont. La discipline des

pour la plus grande gloire de messire saint Michel.

Mais le cri retentit de nouveau dans les campagnes : « Les godons sont revenus ! »

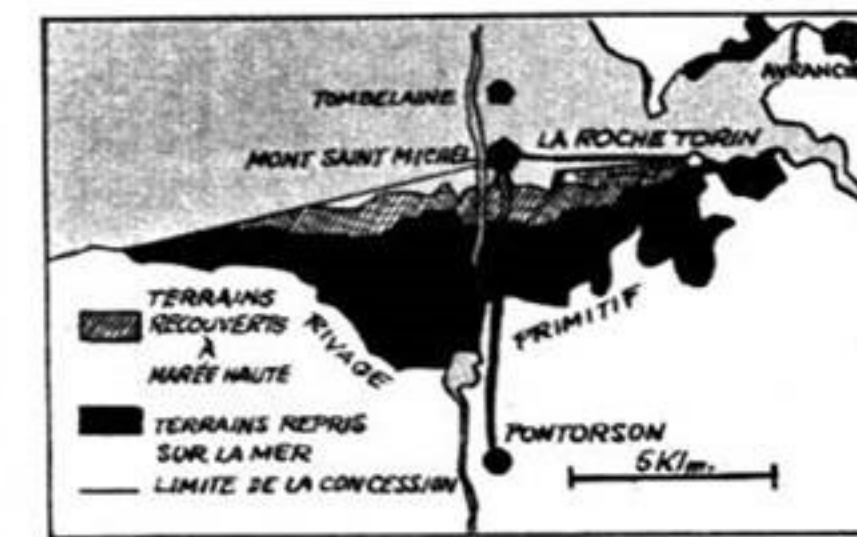
En effet, les Anglais sont là, mais, cette fois, en huguenots, ennemis des papistes, et mêlant la passion religieuse à la soif des biens de ce monde. Août 1591, sous le commandement de Gabriel de Montgomery, ils ont débarqué en Normandie, pillant et brûlant tout. Le chef de ces nouveaux escorcheurs s'est établi à Pontorson et, de là, il rayonne alentour. Et le mont, le mont tout droit, ajouré, crénelé, le gêne, lui porte sur les nerfs comme un défi...

Le diable est pour Montgomery. Un soir, un soldat de la garnison tombe sous sa coupe au long des grèves. Il va le pendre haut et court, lorsqu'il se ravise : — Vie sauve et cent écus d'or si, à date dite, tu laisses pendre le soir, hors du cellier, une corde capable d'enlever un homme... Tu obéiras aux ordres... Ton nom ?

— Jehan Courtills, monseigneur. — Voilà cinquante écus en gage, je te donne rendez-vous l'avant dernier jour de septembre, à 10 heures de relevée, et, à minuit, nous boirons le malvoisie dans le calice du prieur...

Le soir venu, ils sont tous deux exacts au rendez-vous. Les Anglais sont dans le petit bois. Dix heures sonnent, la corde descend. On hisse un sergent, puis un homme d'armes, en tout ils sont trente... qui disparaissent ainsi dans le silence. Montgomery s'inquiète. Une nouvelle fois, la corde glisse, un sergent sûr l'empoigne et s'élève. Il a ordre, si tout va bien là-haut, de laisser choir le cadavre d'un moine...

L'ENSABLEMENT DU MONT



En 1856, la Société Mosselmann et Dolon, obtint une concession pour récupérer des terrains dans la baie du Mont-Saint-Michel. Une digue insubmersible fut créée en partant de la route de Pontorson et une digue submersible (recouverte à marée haute), à droite du Mont, en partant de la Roche Torin. Le résultat est visible sur cette carte, et, si les travaux se poursuivent, le Mont-Saint-Michel risque de se trouver, dans l'avenir, séparé de la mer par des kilomètres de terre.

L'attente est pesante. Brusquement, un corps s'écrase dans le noir... Tout va bien. Montgomery veut s'élancer à son tour, mais son page l'écarte et s'élève...

De nouveau le silence et un cri terrible : « Trahison ! »

La voix du page a résonné pour la dernière fois.

Les chevaliers du mont lâchent une arquebuse effroyable sur les Anglais, qui fuient en désordre !

Le « traître » Jehan Courtills vient de sauver le mont. Il a parlé, joué le jeu. Chaque Anglais monté était proprement dague, et c'est la dépouille de l'un d'eux, revêtu d'un froc de moine, qui vint s'écraser aux pieds du terrible capitaine...

Le Mont-Saint-Michel avait ainsi échappé à un grand danger. Indestructible, imprenable, le mont allait continuer à affronter l'histoire, toujours pré-

HEURS ET MALHEURS DU MONT SAINT-MICHEL

- 708** Apparition de l'archange saint Michel à Saint-Aubert, évêque d'Avranches. Construction d'un oratoire.
- 883 - 886** Les invasions normandes font fuir les populations voisines qui se réfugient au Mont, élèvent une église, construisent une petite ville et fortifient le rocher.
- 966** Fondation de l'abbaye par Richard I^{er}, duc de Normandie. Trente moines venus de Saint-Wandrille y suivront la règle de saint Benoît.
- 992** Un grave incendie détruit en grande partie l'abbaye naissante.
- 1017** Richard II, duc de Normandie, fait bénir au Mont son mariage avec Judith de Bretagne.
- 1020** Débuts de la construction de l'église abbatiale.
- 1131** Avec Bernard du Bec élévation d'un clocher de pierre sur la croisée des transepts.
- 1203** Le Mont brûle une nouvelle fois. Et cette fois par la main des hommes. Les Bretons, sous Guy de Thouars, allié de Philippe Auguste, viennent assiéger vainement l'abbaye. La politique « montoise » était traditionnellement normande, partant anglaise. Désespérant de s'emparer du Mont, les Bretons se vengent sur le bourg et l'incendient. En compensation, Philippe Auguste, fin politique, décide la construction de « La Merveille ».
- 1228** Achèvement de « La Merveille » par Raoul de Villedieu.
- 1254** Saint Louis, roi de France, visite le Mont. Les travaux de fortification sont activement poursuivis.
- 1300** Nouvel incendie, causé par la foudre, et qui ruine le clocher.
- 1311** Pèlerinage de Philippe le Bel au Mont-Saint-Michel.
- 1350** L'abbé Nicolas le Vitrier, pousse l'entretien des remparts, en raison de la menace anglaise qui se précise. Depuis que le Mont est devenu français, la politique des abbés a changé de cap...
- 1363 - 1386** Les Anglais s'établissent à Tombelaine et y construisent une forteresse pour menacer le Mont.
- 1390** Pierre Le Roy, nouvel abbé, multiplie les fortifications, établit la Barbacane, construit le Grand Degré et la Tour Claudine. Savant, lettré et probe, il ramène les moines à une plus juste observation de la règle de saint Benoît.
- 1417** Les Anglais de Tombelaine deviennent de plus en plus inquiétants. Leurs incursions se multiplient. Robert Jolivet, devenu abbé du Mont à la mort de Pierre Le Roy et investi de la capitainerie du Mont, s'efforce de mettre l'abbaye et le bourg en état de défense. La fontaine Saint-Aubert (voir notre Pilotorama) demeure le seul point d'eau : il la fortifie, mais voulant éviter que sa prise par les Anglais entraîne la capitulation de la place, il fait construire une énorme citerne-filtre contre le chevet de l'église abbatiale.
- 1420** La lutte franco-anglaise s'intensifie. Les Anglais de Tombelaine entreprennent le siège et le blocus du Mont, espérant le réduire par la famine.
- 1423** Louis d'Estouteville, secondé par les Malouins et aidé par 119 chevaliers réfugiés au Mont, repousse tous les assauts et brise l'étau anglais pour un temps.
- 1469** Fondation de l'ordre militaire de Saint-Michel par Louis XI.
- 1470** A la fin du mois d'août, pèlerinage de Louis XI au Mont (sujet de notre Pilotorama).
- 1530** Gabriel du Pav, lieutenant par le roi, fait construire la grosse tour Gabriel, portant artillerie, à l'angle Ouest des Forêts, ombrageant la Barbacane, le petit
- 1591** Attaque avortée de Montgomery.
- 1622** L'austérité des religieux s'est altérée. Le cardinal de Bérulle, chargé de gouverner l'abbaye pour le compte de Henri de Lorraine, âgé de cinq ans et abbé commendataire, introduit dans le monastère la réforme de saint Maur.
- 1793** Le Mont, déjà utilisé depuis Louis XI, d'une façon épiscopale, comme lieu de détention, devient prison.
- 1817** L'hostellerie du XII^e siècle, transformée en prison de femmes, s'écroule.
- 1834** Un incendie, prenant naissance dans l'atelier de chapellerie, gagne le comble de la nef de l'église et le détruit entièrement.
- 1856** La Société Mosselmann et Dolon obtient la concession de 2 800 hectares à conquérir sur la mer : construction de la digue.
- 1862** Un décret impérial classe le Mont-Saint-Michel monument historique et met fin aux destructions de la période pénitentiaire.
- 1863** Suppression de la maison de détention.
- 1865** L'abbaye est rendue au culte et les religieux de Saint-Edme s'y installent. Jusqu'en 1898, la restauration sera poursuivie. A la fin du siècle dernier, le Mont-Saint-Michel a trouvé son visage à peu près définitif.
- 1877 - 1891** Restauration du cloître par Corroyer et début de restauration du réfectoire.
- 1890** Achèvement de la restauration du réfectoire par Victor Petit-Grand.
- 1898** Paul Gout et Paquet terminent la restauration, établissant la flèche actuelle et la coiffant du « toit » Michel de Fremier. Le Mont-Saint-Michel a trouvé son visage actuel.

Saint-Michel-au-Péril-de-la-Mer

L'ABBAYE

1. Les armoiries du Mont.
2. Ilot de Tombelaine avec le Châtelet élevé par les Anglais.
3. Petit bois du Mont-Saint-Michel.
4. Fontaine Saint-Aubert.
5. Chapelle Saint-Aubert.
6. Jardins du prieur.
7. Clocher.
8. Le cloître.
9. Le réfectoire.
10. La merveille.
11. Eglise abbatiale.
12. Cachots.
13. Terrasse du Plomb-du-Four.
14. Constructions de soutènement élevées par Robert de Torigny au XII^e siècle.
15. Bâtiments abbaticaux.
16. Belle chaise et bâtiments de l'officialité.
17. Barbacane.
18. Grand degré.

LES REMPARTS

19. Tour du Nord.
20. Tour Boucle.
21. Tour Cholet.
22. Tour basse.
23. Tour de la Liberté.
24. Tour de l'Arcade.
25. Tour du Roi.
26. Echauguette du Nord.
27. « Fanils » ou magasins de l'abbaye.
28. Tour Gabriel.

DANS LE BOURG

29. Porte du Roi.
30. Maison de l'Arcade.
31. Grand-Rue.
32. Eglise paroissiale.
33. Maison de la Truie qui file.

AUTOUR DU MONT

41. Pèlerinage en route vers le Mont.
42. Moine bénédictin de l'abbaye.
43. Pèlerins.
44. Barge (navire de tonnage moyen).
45. Barque de pêche.
46. Sergents d'armes du roi.
47. Gentilhomme du Mont.
48. Prieur.
49. Capitaine commandant pour le roi.
50. Le roi Louis XI.
51. Hommes d'armes.
52. Archer de la Garde écossaise.
53. Crénégier (soldat combattant aux créneaux).





LES PARTIES
BASSES DU
MONT-
ST-MICHEL

- 34. Salle des Chevaliers.
- 35. N.-D. des Trente-Cierges.
- 36. Cellier.
- 37. N.-D. Sous-Terre.
- 38. Cachots.
- 39. Crypte des Gros-Piliers.
- 40. Chapelle Saint-Martin.

Louis le onzième
pèlerinage
à Mont

Les **SUPER-SELF-JOUETS** Jean ★ Michel



Voici une autre utilisation des roues à aubes qui nous ont servi, jeudi dernier, à fabriquer un moulin à eau pour courses d'autos sur plage. Il s'agit, cette fois, d'un automate monté sur un bateau.

Entraîné par la bielle de l'axe des roues à aubes, le petit marin sentimental dit au revoir à la terre ! Le tout est propulsé par l'enroulement d'un élastique autour de l'axe des roues.

Vous aurez autant de plaisir à fabriquer cette originale embarcation qu'à la faire naviguer aux yeux étonnés de vos amis.

Vous pourrez même, si vous possédez d'autres bouchons et balles de ping-pong, fabriquer une armée de marins.

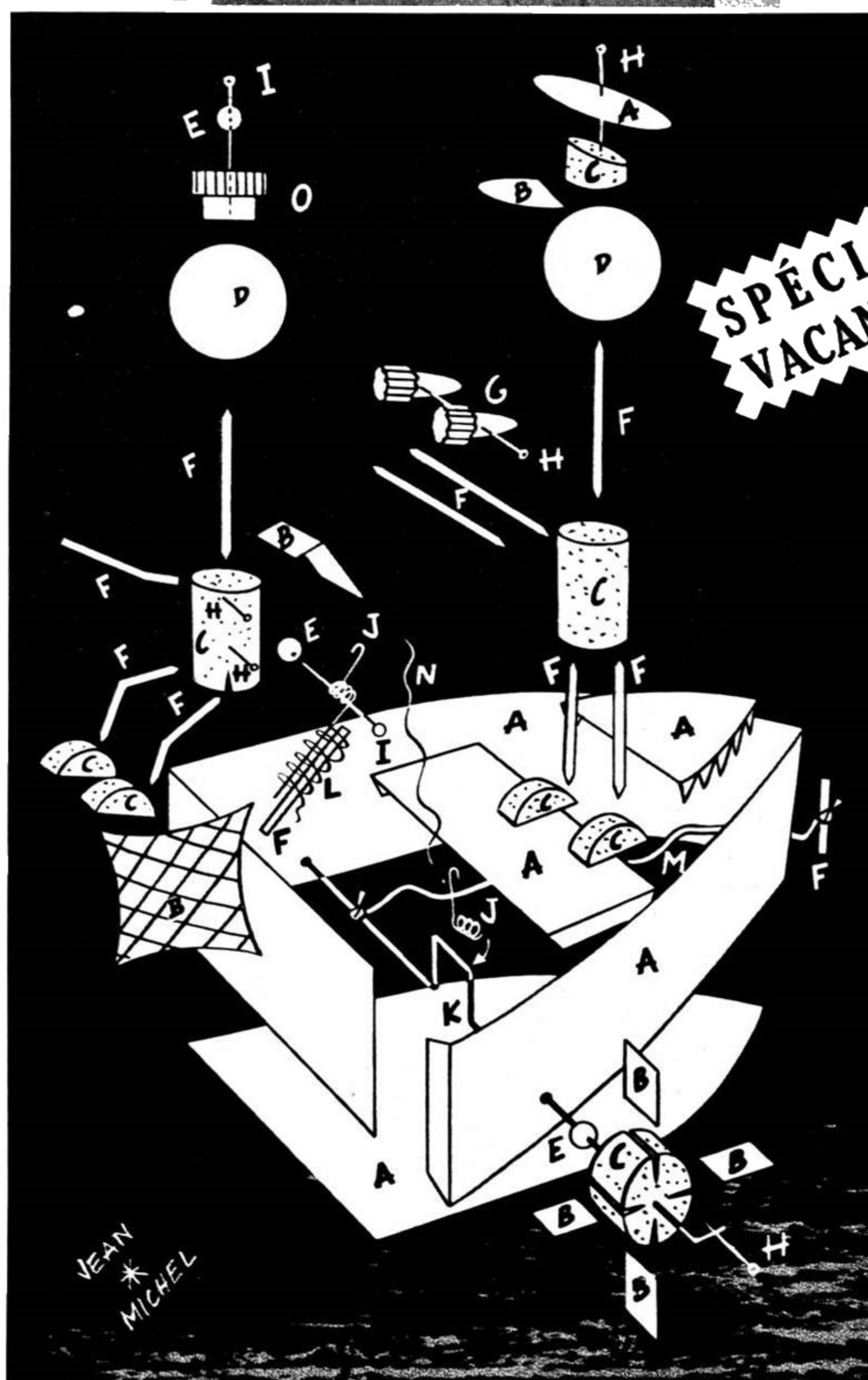
Ci-dessous, vous examinerez la liste du matériel nécessaire et confronterez les lettres avec celles inscrites sur le plan.

Tout en bas de page, vous étudierez le mécanisme à bielle actionnant le bras du marin.

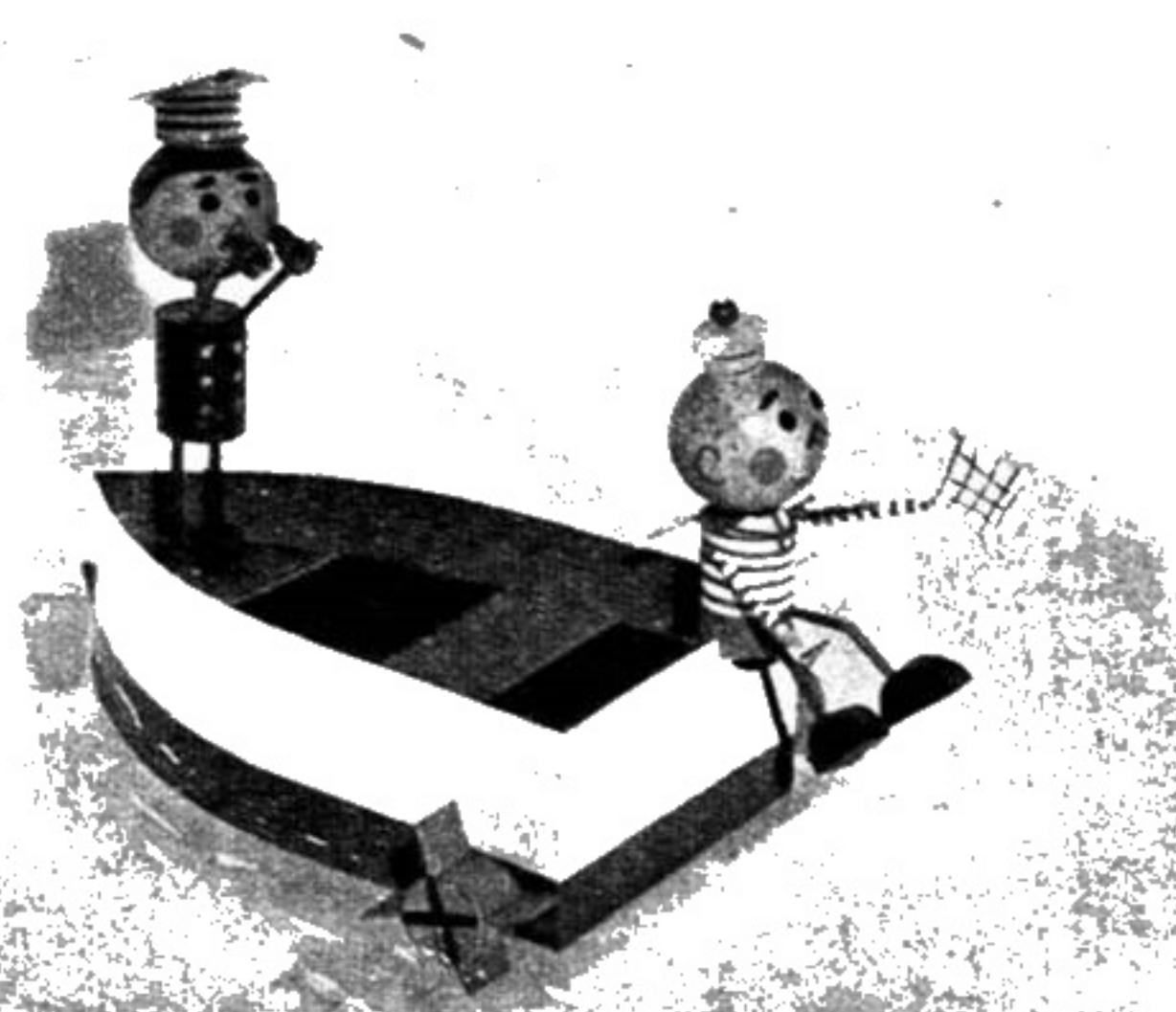
Il n'est pas aussi compliqué qu'il en a l'air et je suis certain que vous le réussirez comme moi.

ALAIN DÉLEPINE
vous présente un

AUTOMATE sur un **BATEAU**

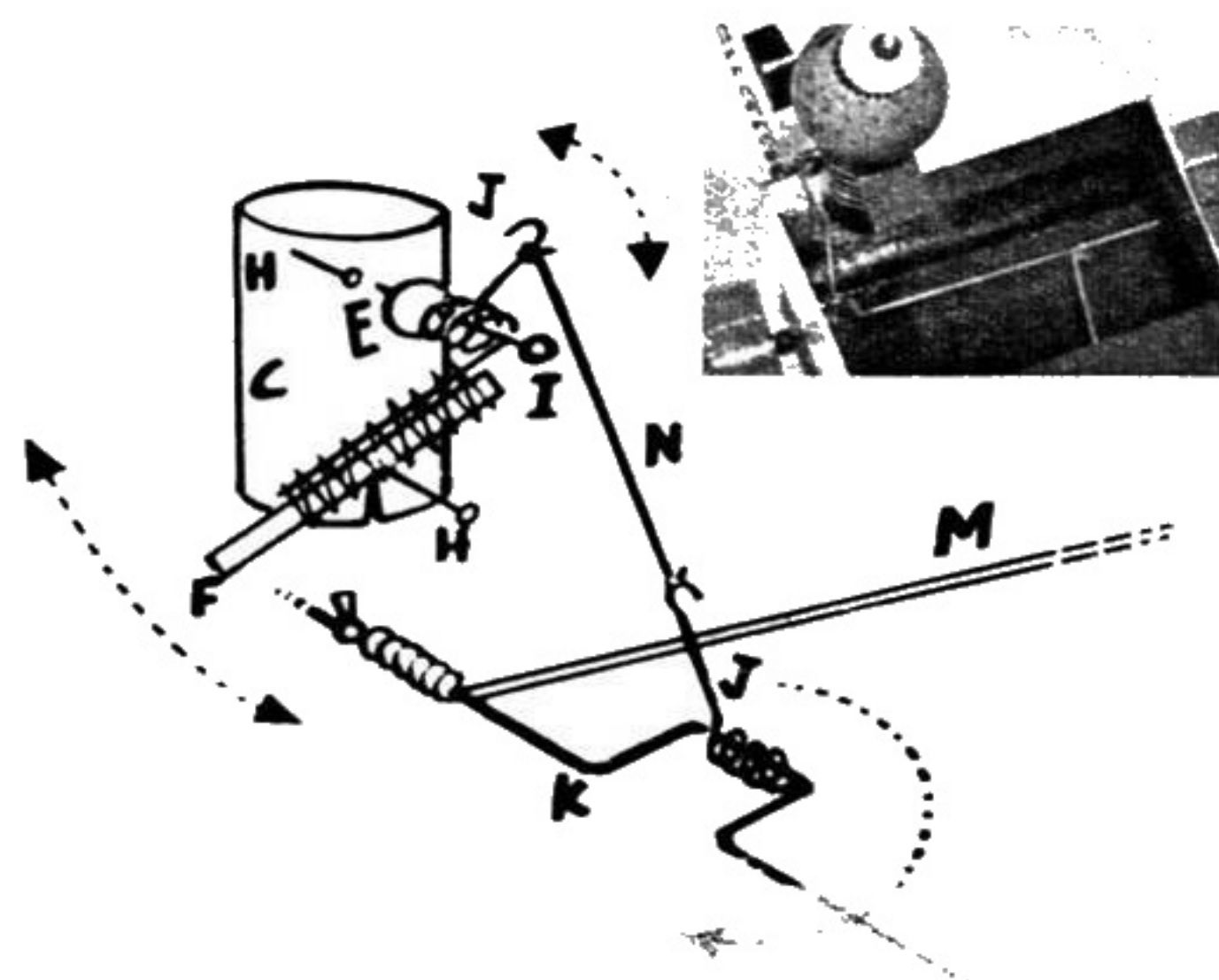


**SPÉCIAL
VACANCES**



MATERIEL :

- A. Carton,
- B. Bristol.
- C. Bouchon.
- D. Balle de ping-pong.
- E. Perles.
- F. Allumettes (grosses).
- G. Bouchons de tubes de colle.
- H. Petites épingles de bureau.
- I. Grosse épingale à tête.
- J. Fil de fer fin.
- K. Gros fil de fer.
- L. Fil.
- M. Elastique de jeu de plein air.
- N. Lastex (élastique très fin).
- O. Bouchon de tube de dentifrice.

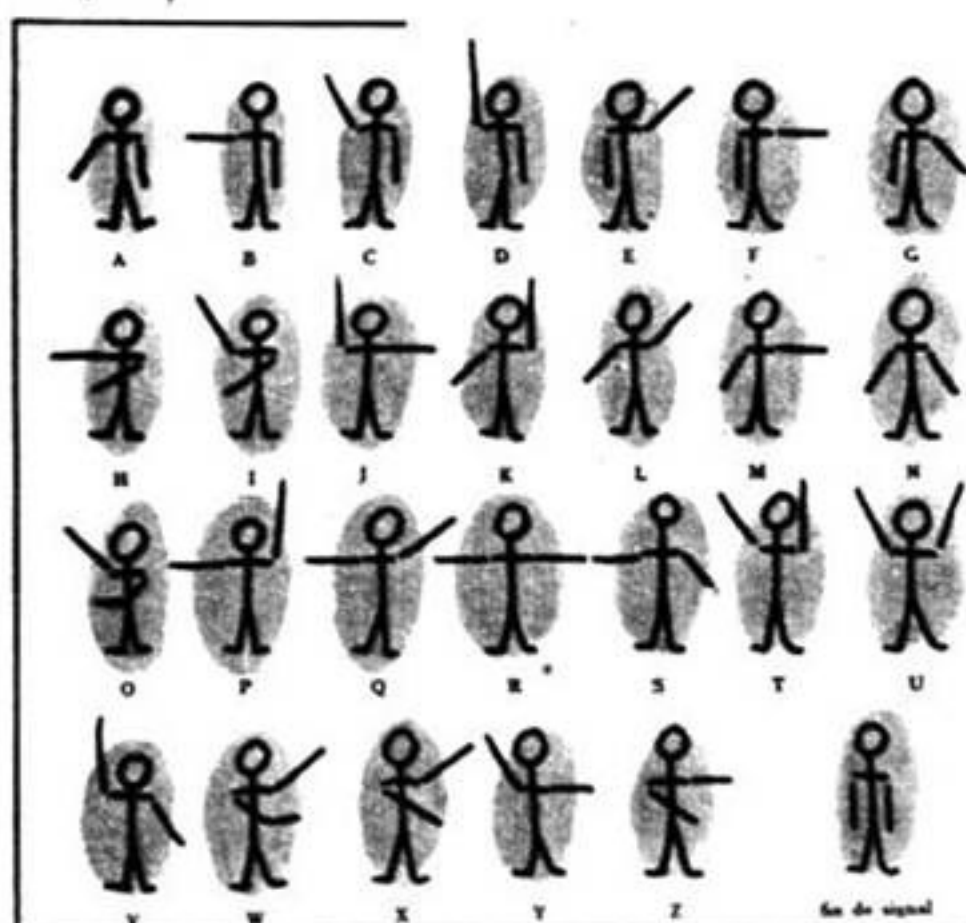




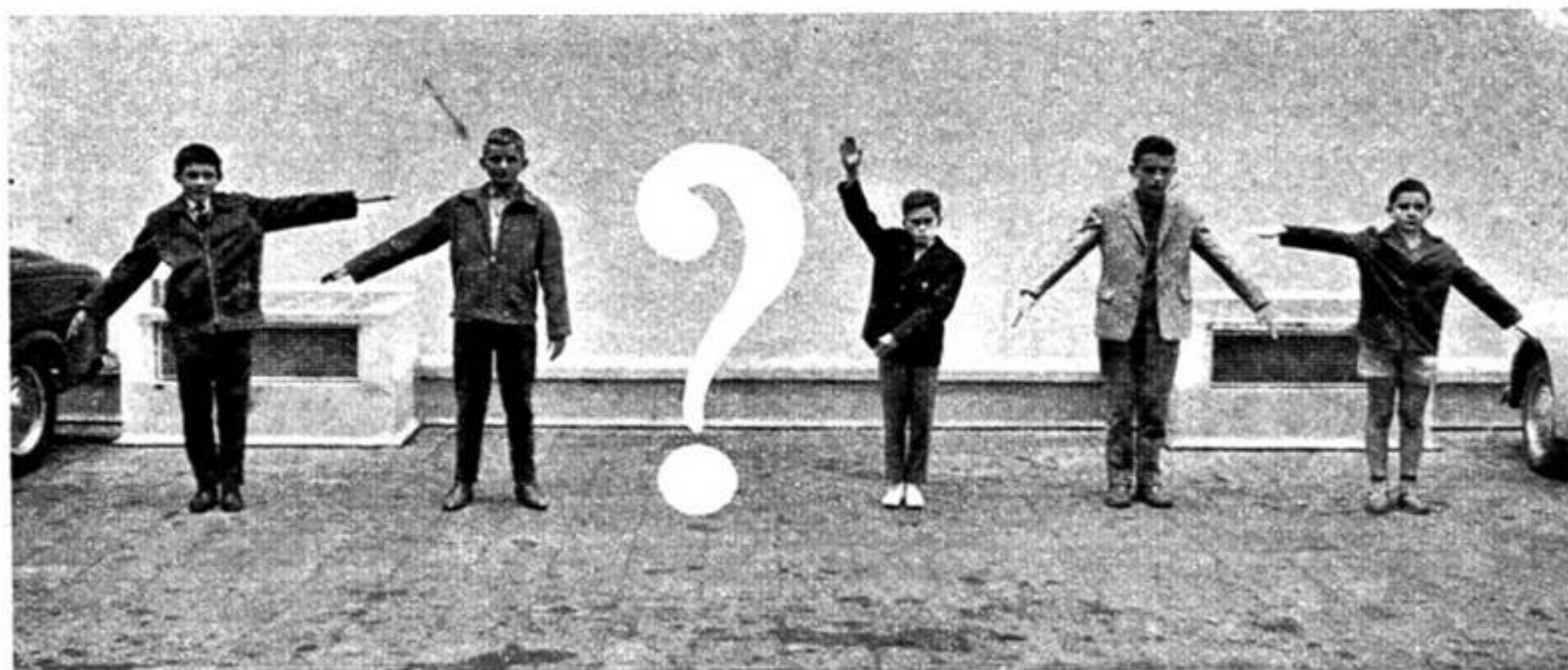
UN ALPHABET A BRAS

par Renée PASCAL

L'ALPHABET



NOUS vous avons proposé, la semaine dernière, un alphabet de plein air que vous pourrez utiliser entre vous. C'est celui des signaux à bras qu'emploient les marins. Et, pour vous exercer, cinq de vos amis « pilotes » figurent, chaque semaine, l'un des dix mots d'une phrase qui vaudra, aux dix premiers auteurs d'une traduction exacte, un abonnement de trois mois à « Pilote ». Voici le 2^e mot, mais... attention !



Jean-Loup, Jean-Claude, Alain, Bernard, Hervé manquent une lettre, entre Jean-Claude et Alain. Mais laquelle ? La semaine prochaine, notre troisième mot.

CONCOURS PHOTO : le vrai départ est donné

LE mois de juillet est maintenant bien entamé. C'est-à-dire que de nombreux lecteurs de « Pilote » sont déjà partis en vacances et que leur départ coïncide avec le vrai départ de notre concours photo (ce qui ne veut pas dire que les autres ne peuvent pas y participer !) Rappelons qu'il s'agit pour vous

de nous envoyer des photos-reportages (événements, personnalités), des photos drôles ou des photos de nature (fleurs, fruits, paysages). Pour les auteurs des photos publiées dans chaque catégorie, un abonnement d'un an à « Pilote ». Et si vous êtes sur la route du Tour, n'oubliez pas non plus de photographier notre ami Bourillon.

RENDEZ-VOUS SUR 1293 MÈTRES

1293 m., vous le savez déjà, est la longueur d'ondes de Radio-Luxembourg. Ce « rendez-vous », « Pilote » vous le donne donc avec des jeux-concours diffusés par Radio-Luxembourg et par Radio-Monte-Carlo.

“ZOO-CROQUIS”

AUJOURD'HUI jeudi 7 juillet, au cours de sa rubrique « Les Jeunes Amis des Animaux » diffusée par Radio-Luxembourg de 13 h 40 à 13 h 50 dans le magazine « Champion », Jean-Paul proposera un portrait-énigme qui sera diffusé à nouveau, par Radio-Monte Carlo, dimanche prochain, 10 juillet, à 13 h 30. Ce portrait-énigme, dû, comme les précédents, à la plume de Jules Renard, le voici :

Son odeur LE précède. On ne LE voit pas encore qu'elle est arrivée. IL s'avance en tête du troupeau et les brebis LE suivent, pêle-mêle, dans un nuage de poussière. IL a des poils longs et secs qu'une raie partage sur le dos. IL est

moins fier de sa barbe que de sa taille, parce que la chèvre aussi porte une barbe sous le menton.

La journée finie, le soleil disparu, IL rentre au village, avec les moissonneurs, et ses cornes fléchissant de vieillesse, prennent peu à peu la courbe des faucilles.

Devinez le nom de cet animal, dessinez-le en couleurs et envoyez-nous votre dessin.

Chaque semaine, de magnifiques boîtes Caran d'Ache (Prismalo et Néocolor) récompenseront les vingt meilleurs envois sélectionnés par un jury constitué par les dessinateurs de « Pilote ».

La semaine dernière, il s'agissait évidemment, de la sauterelle.

“LE MOT DE PASSE” sur un air de valse

DIMANCHE prochain, 10 juillet, à 10 h et 11 h 10, Françoise Dorin, Jacques Bénétin et René Marc donneront à deviner, aux auditeurs de Radio-Luxembourg et Radio-Monte Carlo, un nouveau « mot de passe » : le nom d'un grand fleuve européen qui n'est pas bleu (quoi qu'on ait dit) et qui évoque de célèbres valses.

Si vous devinez ce « mot de passe » et si vous faites partie des candidats interviewés par Jacques Bénétin, vous pourrez gagner les 500 NF offerts par les biscottes Prior.

La semaine dernière, il s'agissait de Victor Hugo.

Les faux ancêtres de JEAN-PAUL ROULAND

IL y a quelque temps, je vous ai présenté un certain nombre de mes ancêtres. En voici d'autres, tout aussi fantaisistes que les premiers. Au point que certains accessoires de leurs costumes ne devraient absolument pas se trouver là où ils sont. Devinez lesquels, ou bien jetez un coup d'œil sur la solution en page 31.



Joseph ROULAND (1762 - 1813)



Hyacinthe ROULAND (1784-1841)



Albert ROULAND (1894-1934)

LES MOTS CROISÉS DE PILOTE L'ALPINISME

HORIZONTALEMENT : 1. C'est, très précisément, le sujet de ce problème de mots croisés. — 2. Pronom personnel - Dans les Alpes, on trouve ce breuvage frais même à haute altitude, ce qui pourrait justifier l'appellation de « montagne à vaches » donnée à certains paysages alpestres. — 3. Torrent tumultueux qui court, non pas dans les Alpes mais dans un massif de formation identique, les Pyrénées. — 4. Perdus contre les parois rocheuses, lors de leurs ascensions, les alpinistes ont souvent l'impression de l'être, entre ciel et terre. Dans leur genre, les grands alpinistes en sont. — 5. Lors d'une

première ascension, le drapeau de celle à laquelle appartient l'alpiniste qui l'a accompli flotte au sommet de la cime jusqu'au ciel. — 6. Un sommet dont les ascensions furent toujours des exploits. — 7. Il paraît que les yeux sont son miroir. — 8. Quote-part - Trois lettres de glacier. — 9. Participe - Robine électrique.

VERTICALEMENT : 1. Dans les Alpes, les sommets qui ont la plus haute ne sont pas forcément les plus inaccessibles. — 2. Déchiffrées - Démonstratif. — 3. Pointe d'une montagne dont l'accession est généralement difficile - Alternative. — 4. Chemins de montagne. — 5. C'est généralement pendant cette saison que l'on se lance à l'assaut des sommets des Alpes. — 6. Pronom personnel - Ce titre a été conféré aux alpinistes anglais qui se sont illustrés dans l'Himalaya. — 7. C'est le rôle du porteur de se le mettre à l'épaule - Certains sommets, notamment dans les Vosges, affectent cette forme. — 8. Note - Plus on s'élève dans la montagne, plus les représentants de ce règne se montrent rares. — 9. Certains, trop pluvieux, empêchent les alpinistes de se livrer à leur sport favori - Il en faut pour se livrer aux dures ascensions des sommets des Alpes.

Solution page 31.

PIERRE BELLEMARE : culture physique et déduction

Cette semaine, l'inspecteur Robillard a décidé de passer le jeudi en compagnie de son fils. Vous allez voir que celui-ci ne manque pas de cet esprit de déduction qui manque si souvent à son père.



Robillard travaille son gauche au punching-ball... mais son fils lui pose un problème : quelle anomalie trouve-t-il à son livre ?



Aujourd'hui, Robillard père n'est pas de service, mais pour conserver la forme, il se livre à une séance de hula-hoop, comme un vrai sportif.



Robillard « sèche » visiblement. Son fils lui a donné le livre qu'il lisait. Qu'est-ce que ce livre a donc de particulier ? Rien, pense le père.



Continuant ses exercices, Robillard soulève un haltère tandis que son fils lit un livre intitulé 40 énigmes. L'inspecteur savoure ce silence.



Mélas! inspecteur!... Votre fils a parfaitement raison : ce livre a quelque chose d'anormal. Allez donc vous renseigner page 31.

le DEMON des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

RESUME. — Eric a imaginé un plan pour libérer Barbe-Rouge, qu'il croit être son père, condamné à être pendu, et détenu sur un ponton ancré sur la Tamise.

TEXTE: J.M. CHARLIER



LE TOUR DE FRANCE 1919

LE ROMAN VRAI DU 1^{er} MAILLOT JAUNE

Rude ouvrier de la bicyclette, Eugène Christophe n'était guère aimé par la chance, aussi quand l'adversité l'éprouvait, il souriait à la victoire.



Résumé : Douze coureurs sur les 69 partants du Tour de France 1919 vont affronter les Alpes. Le vétéran

Eugène Christophe est le très courageux leader du classement général devant le Belge Lambot à 27 minutes.



Première grande étape des Alpes de Nice à Grenoble avec les cols d'Allos, Bayard et Laffrey. Allons-nous assister à la réédition du match Barthélémy-Lucotti ? Non, car l'Italien joue de malchance et va tomber dans le col d'Allos. Il arrivera à Grenoble plus de cinq heures après Barthélémy.



Le maillot surprise de Desgrange est là. Le père du Tour de France va le remettre à Grenoble, au leader du classement général et Eugène Christophe, ému jusqu'aux larmes, reçoit des mains de Desgrange un beau maillot jaune couleur de « l'Auto », journal organisateur. Tous les coureurs tiennent à féliciter le Premier porteur du maillot jaune de l'histoire du Tour de France et Christophe murmure : « Ce beau maillot, mon beau maillot jaune, le le défendrai de toutes mes forces. » Le champion tiendra parole.



Onze partants dans la onzième étape Grenoble-Genève avec les cols du Lautaret et du Galibier. Tout de suite après le Lautaret, Barthélémy est en tête, il a cinq minutes d'avance à Albertville où les spectateurs veulent le porter en triomphe, et 10 minutes sur Lucotti à l'arrivée à Genève.



Et c'est le défilé triomphal des onze rescapés du Tour de France 1919 dans l'Alsace-Lorraine libérée. Ce ne sont, partout, que manifestations patriotiques, aussi bien à Strasbourg (vainqueur Lucotti) qu'à Metz où Lucotti triomphe encore en présence du gouverneur militaire de Maud'huy.



Christophe défend son maillot jaune, mais Desgrange est pessimiste, un sourd pressentiment le poursuit, il écrit pour « l'Auto » : « En 1913, à Valenciennes, à 450 km de la capitale, sur les pavés, Petit-Breton casse son cadre et perd le Tour » ; Christophe aura-t-il la même malchance ?

La semaine prochaine : LE DRAME DE VALENCIENNES

Nicolas

IL Y A LE MINISTRE QUI VIENT !

CE matin à l'école, on nous a fait tous descendre dans la cour, et le directeur est venu nous parler. « Mes chers enfants, il nous a dit, j'ai le grand plaisir de vous annoncer, qu'à l'occasion de son passage dans notre ville, M. le Ministre va nous faire l'honneur de venir visiter cette école. Vous n'ignorez peut-être pas que M. le Ministre est un ancien élève de l'école. Il est pour vous un exemple, un exemple qui prouve qu'en travaillant bien il est possible d'aspirer aux plus hautes destinées. Je tiens à ce que M. le Ministre reçoive ici un accueil inoubliable, et je compte sur vous pour m'aider dans ce but. » Et le directeur a envoyé Clotaire et Joachim au piquet parce qu'ils se battaient.

Après, le directeur a réuni tous les professeurs et les surveillants autour de lui, et il leur a dit qu'il avait des idées terribles pour recevoir le ministre. Pour commencer, on allait tous chanter la « Marseillaise » et puis après, trois petits s'avanceraient avec des fleurs, et ils donneraient les fleurs au ministre. C'est vrai, qu'il a des chouettes idées, le directeur, et ce sera une bonne surprise pour le ministre de recevoir des fleurs, il ne s'y attend sûrement pas. Notre maîtresse a eu l'air inquiète, je me demande pourquoi. Je la trouve nerveuse, ces derniers temps, la maîtresse.

Le directeur a dit qu'on allait commencer la répétition tout de suite et là, on a été rudement contents, parce qu'on n'allait pas aller en classe. Mlle Vanderblergue, qui est professeur de chant, nous a fait chanter la « Marseillaise ». Il paraît que ce n'était pas trop réussi, pourtant, on faisait un drôle de bruit. C'est vrai que nous, nous étions un peu en avance sur les grands. Eux, ils en étaient au jour de gloire qui est arrivé et nous, nous en étions déjà au deuxième étendard sanglant qui est levé, sauf Rufus que ne connaît pas les paroles et qui faisait « lalala », et Alceste qui ne chantait pas, parce qu'il était en train de manger un croissant. Mlle Vanderblergue a fait des grands gestes avec les bras pour nous faire taire, mais au lieu de gronder les grands qui étaient en retard, elle nous a grondés, nous, qui avions gagné, et ce n'est pas juste. Peut-être, ce qui a mis en colère

Mlle Vanderblergue, c'est que Rufus, qui chante en fermant les yeux, n'avait pas vu qu'il fallait s'arrêter, et il avait continué à faire « lalala ».

Notre maîtresse a parlé au directeur et à Mlle Vanderblergue, et puis le directeur nous a dit que seuls les grands chanteraient, les petits feraient semblant. On a essayé et ça a très bien marché, mais il y avait moins de bruit et le directeur a dit à Alceste que ce n'était pas la peine de faire des grimaces pareilles pour faire semblant de chanter, et Alceste lui a répondu qu'il ne faisait pas semblant de chanter, qu'il machait, et le directeur a poussé un gros soupir.

« Bon, a dit le directeur, après la « Marseillaise », on va faire avancer trois petits. » Le directeur nous a regardés, et puis, il a choisi Eudes, Agnan, qui est le premier de la classe et le chouchou de la maîtresse, et moi. « Dommage que ce ne soit pas des filles, a dit le directeur, on pourrait les habiller en bleu, blanc et rouge, ou alors, ce qui se fait parfois, on leur met un nœud de couleur dans les cheveux, c'est du meilleur effet. » « Si on me met un nœud dans les cheveux, ça va fumer », a dit Eudes. Le directeur a tourné la tête très vite, et il a regardé Eudes avec un œil tout grand et l'autre tout petit, à cause du sourcil qu'il avait mis dessus. « Qu'est-ce que tu as dit ? » a demandé le directeur ; alors notre maîtresse a dit très vite : « Rien, monsieur le directeur, il a tousé. » « Mais non, mademoiselle, a dit Agnan, je l'ai entendu, il a dit... » Mais la maîtresse ne l'a pas laissé finir, elle lui a dit qu'elle ne lui avait rien demandé. « Exactement,

sale enfard, a dit Eudes, on ne t'a pas sonné. » Agnan s'est mis à pleurer et à dire que personne ne l'aimait et qu'il était très malheureux et qu'il se sentait mal et qu'il allait en parler à son papa et qu'on allait voir ce qu'on allait voir, et la maîtresse a dit à Eudes de ne pas parler sans avoir la permission, et le directeur s'est passé la main sur la figure comme pour l'essuyer, et il a demandé à la maîtresse si cette petite conversation était terminée et s'il pouvait continuer : la maîtresse, elle est devenue toute rouge, et ça lui allait très bien, elle est presque aussi jolie que maman, mais chez nous, c'est plutôt papa qui devient rouge.

« Bien, a dit le directeur, ces trois enfants vont s'avancer vers M. le Ministre et vont lui offrir des fleurs. Il me faut quelque chose qui ressemble à des bouquets de fleurs pour la répétition. » Le Bouillon, qui est le surveillant, a dit : « J'ai une idée, monsieur le Directeur, je reviens tout de suite », et il est parti en courant et il est revenu avec trois plumeaux. Le directeur a eu l'air un peu surpris, et puis il a dit que oui, qu'après tout, pour la répétition, ça ferait l'affaire. Le Bouillon nous a donné un plumeau à chacun, à Eudes, à Agnan et à moi. « Bien, a dit le directeur, maintenant, les enfants, nous allons supposer que je suis M. le Ministre, alors vous, vous vous avancez et vous me donnez les plu-

meaux. » Nous, on a fait comme il avait dit, le directeur, et on lui a donné les plumeaux. Le directeur tenait les plumeaux dans les bras, quand tout d'un coup, il s'est fâché. Il a regardé Geoffroy et il lui a dit : « Vous, là-bas ! Je vous ai vu rire. J'aimerais bien que vous nous disiez ce qu'il y a de tellement drôle, pour que nous puissions tous en profiter. » « C'est ce que vous avez dit, m'sieu, a répondu Geoffroy, l'idée de mettre des nœuds dans les cheveux de Nicolas, Eudes et ce sale chouchou d'Agnan, c'est ça qui m'a fait rigoler. »

« Tu veux un coup de poing sur le nez ? » a demandé Eudes. « Ouais » j'ai dit et Geoffroy m'a donné une gifle. On a commencé à se battre et les autres copains s'y sont mis aussi, sauf Agnan qui se roulait par terre en criant qu'il n'était pas un sale chouchou et que personne ne l'aimait et que son papa se plaindrait au ministre. Le directeur agitant ses plumeaux et criait : « Arrêtez ! Mais arrêtez ! » Tout le monde courait partout, Mlle Vanderblergue s'est trouvée mal, c'était terrible.

Le lendemain, quand le ministre est venu, ça s'est bien passé, mais nous, on ne l'a pas vu, parce qu'on nous avait mis dans la buanderie, et même si le ministre avait voulu nous voir, il n'aurait pas pu, parce que la porte était fermée à clef.

Il a des drôles d'idées, le directeur !



par SEMPÉ et GOSCINNY



ANDRÉ BOURRILLON : HENRI ANGLADE EST UN SECOND BOBET

Sur la ligne d'arrivée, c'est au tour de votre ami « Bobou » de faire des prouesses.

mieux
qu'une
colle !

LIMPIDOL

RECOMMANDÉ POUR LES
COLLAGES SUR ALBUMS

Vente : Papetiers - Drogueries - Quincailliers - Bazars

J'avais raison de vous dire que je craignais un peu mon 13^e Tour de France. En effet, dès la première étape, à Bruxelles, j'ai été contraint de me faire opérer d'un panaris à l'index droit. Je dois avouer que ce genre d'opération ne me plaisait absolument pas. Elle est extrêmement douloureuse, surtout pour un garçon qui est obligé de conduire seul sa voiture.

Ce coup du sort paraît, par contre, beaucoup amuser les jeunes lecteurs-reporters de « Pilote », qui tiennent tous à me photographier avec mon panaris. (Ça marche, la chasse à Bobou !).

Tout de même, je n'ai pas abandonné comme l'a fait Bahamontès. J'étais à ses côtés quand il a mis pied à terre. Il disait : « Moi, peut plus pédaler. Moi, mal au ventre. Moi rentre à la maison. »

L'angle de Tolède a donc été vaincu à Ostende, mais il s'est quitté. Le Tour de France, absolument sans gloire, alors qu'on l'avait donné comme favori.

Cet abandon, j'ai nettement l'impression qu'il est davantage psychologique que physique. Encore une fois, Bahamontès m'a porté la guigne, puisque j'avais parié avec mes confrères journalistes sur sa victoire.

Henry Anglade, un des plus brillants représentants de l'équipe de France, me rappelle, par son style, par son allure, par son souci de la préparation méticuleuse, Louison Bobet. Henry Anglade est, pour moi, un personnage assez exceptionnel, un homme qui a du caractère mais qui surtout, dans ce Tour de France, sait ménager ses efforts avant les terribles étapes de montagne.

Henry Anglade, à Dunkerque, m'a permis de comprendre la tactique de l'équipe de France. Il reprochait à trois de ses équipiers que menaient la bataille, de ne pas l'avoir attendu. Le soir même, il nous a fait, tel un conférencier, une synthèse de la course qui nous a tous laissés « baba ».

Roger Rivière, lui, c'est le plaisantin du Tour de France. Un exemple : dans son équipement, il a un couvre-neque contre le soleil. Il le place perpétuellement en sautoir, comme une bavette de bébé. Et il s'amuse fort à ce genre de plaisanterie. Nous aussi d'ailleurs. On s'attendait, de sa part, à beaucoup plus d'inquiétude.

Le colosse du Tour de France, c'est Mastrotto. Le docteur Dumas a découvert en lui l'homme qui, au point de vue physique et organique, est le coureur-type.

Mastrotto, ce colosse du Tour de France, né dans le Midi, à Maye, est certainement en condition de prendre le départ pour la lune, si toutefois on recherche l'homme parfait pour ce genre d'expérience !

Un garçon qui a beaucoup de personnalité, c'est notre ami Milesi, de l'équipe du Sud-Est, qui m'a déclaré, avec son accent méridional, après avoir pédalé sur les pavés de l'enfer du Nord : « J'avais l'impression de rouler sur des petits melons ! ».

J'ai rencontré tout à l'heure, à l'arrivée, mon camarade Louison Bobet, parrain de Mille « Pilote » (ma voiture). Il m'a dit :

« J'aimerais pouvoir, comme toi, suivre le Tour de France. Vu de cette façon-là, c'est un spectacle extraordinaire. Quelles joies on éprouve et quelle ambiance. Moi, qui ait tant pédalé, je n'ai ressenti cette impression qu'une seule fois. C'était dans la voiture qui m'a recueilli quand j'ai abandonné l'an dernier, au sommet de l'Iseran. J'ai vécu une épreuve passionnante. »

J'ai proposé à Louison d'abandonner définitivement le vélo et de faire du journalisme, car il en est fort capable. Il m'a répondu :

« Je ne vais tout de même pas abandonner aussi vite le sport qui m'a tant donné ! Je serais un lâche ! ».

“ LA CHASSE A BOUBOU ”

Dès la semaine prochaine, nous publierons plusieurs photos que nous adressent les lecteurs se livrant, appareil photographique en main, à « la chasse à Bobou ». Rappelons que les dix meilleurs envois seront récompensés par un abonnement d'un an. Donc, au travail !

UNE AVENTURE DE “L'HOMME A LA VOITURE ROUGE”

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME : Sur l'« Atoll Alpha », les volontaires pour le premier vol interplanétaire ont subi un entraînement inhumain, sous la dure autorité du chef : « l'Eprouvette ». Stéphen, « l'homme à la voiture rouge » vient de passer l'épreuve du centrifugeur, destinée à recréer, dans une fusée immobile, les conditions d'un vol réel.

XIV

LA CATASTROPHE

— Bon ! faut que je t'en passe, bonhomme, parce qu'au fond, l'histoire sur l'Atoll Alpha, elle n'est faite que de ce tissu-là : souffrance physique et abêtissement de l'esprit. Tu me diras que ce n'est pas une vraie aventure... Et pourtant, je n'ai jamais rien connu de pis.

L'expérience du « Centrifugeur » a duré pour chacun de nous ce que dure l'éternité pour un homme normal... c'est-à-dire le temps de sa vie... oui, c'est vrai... personnellement, j'ai eu l'impression, dans ce boudin de métal, que toute ma vie y passerait. Et j'ai été tout étonné, en en sortant, de constater qu'il me restait encore assez de force pour me mouvoir.

Pour Perguet aussi, ça s'est passé à peu près bien. C'est-à-dire qu'il a tenu le coup. Au total, il n'y en eut que trois pour tenir le coup : Perguet, la Courgette et moi... les autres, vidés !... évanouis au bout d'une heure, liquidés au point de désespérer une armée d'« Eprouvettes ». Le Rouquin aussi bien sûr, il a tenu le coup, mais lui je n'en

parle pas ; c'était spécial... le moniteur se doit de résister.

Alors, évidemment, quand sur 8 types, il n'en reste plus que quatre sur lesquels on peut compter, bien sûr, c'est sur les reins de ces quatre-là qu'on fait reposer tous les espoirs. Et les espoirs de l'Eprouvette c'était pas de la bagatelle. En somme, Perguet, la Courgette, le Rouquin et moi, on était désignés tout spécialement à toutes les attentions de l'Eprouvette, c'est-à-dire à l'honneur de continuer d'en baver !... une espèce de récompense à rebours.

Et sûrement qu'on y aurait laissé jusqu'à nos os, si la nature qui se moque bien des décisions humaines, ne s'était mise de la partie et somme toute de notre côté.

Ça a commencé le matin et ça a fini le soir. Ce matin-là, le soleil s'était levé comme d'habitude, chape de plomb brûlant sur l'Atoll pelé... Depuis l'expérience du « Centrifugeur », on nous avait laissés un peu en paix ; en quelque sorte, reprendre souffle ! Ceux qui n'avaient pas réussi à passer le cap de cette expérience, on parlait de les rapatrier. En attendant, ils restaient enfermés dans une salle d'attente spéciale, je n'ai jamais très bien su où exactement.

Quant à nous : Perguet, la Courgette, le Rouquin et moi, on avait droit à l'air libre... et à ne rien faire en attendant les ordres de l'Eprouvette. Ce dernier était en train de mijoter et de mettre au point une entreprise de derrière les fagots dont il avait le secret... Ce n'est pas qu'il nous faisait des confidences, on ne le voyait même pas ! Mais on le sentait. La lourde présence de ce type était autour de nous, et ce qu'il nous préparait en grand mystère dans son crâne, un pressentiment nous disait que

nous n'avions pas fini d'en grincer des dents !

Je te disais donc que ce matin-là, on était tous les quatre sur les rochers de l'Atoll, tout au bord de la mer. On ne se parlait pas... On en avait perdu l'habitude. Pour ainsi dire, on n'existait pas les uns pour

sés, les yeux énormes, la bouche à demi-ouverte, tassés sur nous-mêmes, sans un geste. Déjà, nous sentions qu'aucun geste ne servirait à quoi que ce soit. Alors, nous sommes à regarder ce qui se passe à l'horizon et à attendre. La muraille d'eau qui s'élève toujours plus haut devient une

“La muraille d'eau se fait énorme et avance sur nous. Le grondement se fait tonnerre et n'en finit plus de se fracasser dans l'immensité déserte...”

les autres. On existait déjà si peu pour soi-même ; à quoi pensions-nous ? difficile à dire !... à ce qui allait arriver... ou peut-être seulement aux petites vagues du ressac de la mer qui nous étourdissaient un peu avec leur bruit de galets roulés.

Soudain, au plus loin que le regard porte, nous apercevons la ligne étincelante de l'horizon se soulever comme si un souffle gigantesque l'avait gonflé de l'intérieur. Une drôle d'impression : on dirait un rempart, une muraille d'eau qui se dresse vers le ciel. Et par rapport à ce phénomène, toute la surface de la mer semble se creuser. Tous les quatre, on regarde ça, médu-

espèce de gratte-ciel, et déjà nous commençons à la voir rouler sur sa base, et avancer en notre direction. Bientôt, ce n'est pas seulement par les yeux que nous percevons le phénomène, mais par les oreilles ; un grondement lointain commence à nous parvenir dans une espèce de vent chaud soudain levé et qui court en rasant la mer de mille frissons. Un grondement qui grossit rapidement comme le trot de mille éléphants sur une terre sèche et creuse...

La muraille d'eau se fait énorme et avance sur nous ; nous pouvons en distinguer la cime, un peu recouverte et bordée d'écume, et le grondement se fait tonnerre

RIVIÈRE : J'offrirai le maillot jaune à "PILOTE"

De notre envoyé spécial Pierre Chany

à "PILOTE"

QUAND vous lirez ces lignes, le Tour de France sortira du massif pyrénéen, et poursuivra son cheminement en direction des Cévennes, avant d'aborder les Alpes, où les cols de Vars et d'Isard donneront lieu à une première sélection définitive. Nous en serons alors arrivés à la seconde des trois parties du Tour, celle qui permet aux coureurs de souffler un peu — d'une manière très relative d'ailleurs — celle qui permet aux directeurs sportifs de regrouper leurs troupes avant les assauts définitifs. Mais déjà la situation a considérablement évolué. Des hommes qui figuraient des possibles vainqueurs lors des deux premières journées ont disparu de la course sans y laisser la moindre trace. Nous songeons au jeune Suisse Willy Trepp, révélation de l'épreuve contre la montre de Bruxelles, qui s'effondra le lendemain, d'une façon dramatique, sur la route de Dunkerque. Victime des efforts produits la veille, victime aussi des médicaments « énergétiques » que lui avait administré son soigneur, le pauvre Trepp s'est trouvé à court de forces, à bout de nerfs, quelques kilomètres après le départ de Bruxelles. Il s'est arrêté sur le bord de la route,

à la sortie d'un petit village flamand et là, à l'abri des regards, il s'est pris à pleurer ses espoirs perdus. Le Tour de France est une belle aventure, mais une aventure pleine de risques, très dangereuse, pour qui s'y engage à la légère, sans le bagage technique, et sans la fermeté morale nécessaire.

Nous pensons aussi à Federico Bahamontes, le royal dominateur de l'année passée qui s'envolait dans les cols et réduisait ses adversaires à l'état d'esclaves. Cette fois, le Castillan avait pris de départ en mauvais état de santé, ébranlé dans sa foi par un échec récent au Tour d'Espagne. Battu à Bruxelles par Roger Rivière, et par beaucoup d'autres, il avait déjà abdiqué toute espèce d'ambition. Je l'avais suivi durant une vingtaine de kilomètres avant qu'il n'abandonne, en vue d'Ostende, dans le pays des polders : désespéré, sur sa bicyclette, perdu dans un groupe en détresse. Il ressemblait à un trimardeur de Tolède traversant le pont du Tage, après une journée de labeur sous le soleil de Castille. Oui, Bahamontes ressemblait à un pauvre trimardeur lorsqu'il renonça, sur une route belge, et monta dans le camion balai.

A l'heure où j'écris cet article, dans le silence d'une chambre d'hôtel, Roger Rivière dort à poings fermés. Tout à l'heure, encore, il me confiait ses impressions, ses joies, ses peines :

UN PLAN PRÉCIS

« Il faut dire à mes amis de « Pilote » que je ne les oublie pas », me confiait-il avant que je prenne congé. « Je fais une promesse : si je gagne le Tour, je leur offrirai mon maillot jaune... »

Cette promesse indiquait combien reste solide le moral de notre ami. Sa victoire de Bruxelles, qui nous semble si lointaine aujourd'hui, lui avait permis de reconquérir, d'un seul coup, la confiance, un instant vacillante de ses copains tricolores. Depuis lors, il poursuit son chemin avec une régularité et une sérénité communicative :

LES RENDEZ-VOUS DU CYCLISME

Notre envoyé spécial et ami Pierre Chany est l'auteur d'un livre remarquable consacré au cyclisme : « Arriva Coppi » ou : « Les rendez-vous du cyclisme. » Nous ne saurions trop vous conseiller la lecture de cet ouvrage passionnant qui vous fera pénétrer dans les coulisses du Tour de France et des grandes compétitions internationales.

(Edition Table Ronde.)

« Je suis certain que Roger réalisera une très grande performance dans les Alpes, puis dans la course contre la montre de Besançon », déclare le directeur technique de l'équipe de France, qui ajoute : « Sous des apparences désinvoltes, Roger dissimule une solide volonté. Il a mieux préparé son affaire que nous pourrions le supposer, et c'est un champion au mieux de sa condition que je suivrai dans le col d'Isard. C'est là que se jouera le Tour de France... »

Pensant à la confrontation, dans les grands cols alpestres, j'ai voulu poser quelques questions précises à Roger Rivière :

— Selon toi, Roger, quel sera ton adversaire le plus sérieux ?

— Ils seront deux, Nencini et Massignan, deux Italiens auxquels j'ajouterai les Belges Adriaenssens et Janssens. Mais nous serons deux également dans l'équipe de France, car Anglade, croyez-moi, n'a pas dit son dernier mot. J'ai rarement vu un coureur aussi courageux.

— Que penses-tu de Simpson ?



Premier bouquet : Rivière, vainqueur contre la montre à Bruxelles et Nencini, maillot jaune. Mais le Tour ne fait que commencer...

— C'est un garçon d'avenir, un routier de grande valeur, mais qui ne sait pas encore refreiner ses impulsions, et qui produit parfois des efforts inopportuns. Il risque de connaître des moments difficiles...

— Ce Tour de France te semble-t-il plus dur ou plus facile que celui de l'an passé ?

— Il est incontestablement plus dur, parce que plus « ouvert », plus mouvementé, mais il me semble plus facile parce que je suis en meilleure condition... et parce que Jacques Anquetil n'est pas là pour me neutraliser !

Le plan de Roger Rivière, avant les Alpes, se résume donc à ceci : maintenir le contact avec les meilleurs grimpeurs — Massignan, Sutton, Nencini, Rostollan, Dotto, Pavard, Loroño, Junkermann — dans les grands cols, et les distancer, ensuite à la faveur de la course contre la montre. Dans cette épreuve ultime, longue de quatre-vingt-trois kilomètres, Roger Rivière, en forme et en posture de gagner le Tour, ne métonnerait pas s'il reléguait Baldini à plus de deux minutes et Nencini à plus de quatre minutes ! Allons ! les amis, ayez de l'espoir : le maillot jaune prendra peut-être place bientôt dans les bureaux de « Pilote ». C'est le vœu que je forme avec vous, que nous formons tous, et à la réalisation duquel Roger Rivière s'applique de toute la force de sa volonté. Sa réussite, succédant à une très longue et parfois pénible préparation, constituerait un exemple pour chacun de nous.



Le grand tandem français : Anglade et Rivière (de dr. à g.).

et n'en finit plus de se fracasser dans l'immensité déserte.

L'incroyable trombe, large d'autant que le regard peut embrasser, c'est-à-dire de l'est à l'ouest, menace l'Atoll à moins de deux kilomètres de son rivage. Et c'est, quant au grondement, comme si toute une ville entière s'écrasait soudain, ou comme si les montagnes tombaient du ciel.

Alors seulement, mûs par l'instinct des bêtes qui fuient le danger, nous nous dressons tous les quatre et nous courons à perdre haleine jusqu'au rocher où est creusée l'entrée de notre gîte souterrain. Tirant à bout de force sur la lourde dalle qui sert de clôture, nous la faisons pivoter sur elle-même, puis, nous nous engouffrons dans le souterrain. Et tandis que nous refermons l'ouverture derrière nous, nous entendons l'épouvantable fracas qui se rapproche à une monstrueuse allure.

Nous dévalons les marches pour descendre au plus profond de cet abri couvert de roches. Et là, au fond de cet enfer, où nous avons tant de fois cru mourir, nous nous sentons pour la première fois rassurés. Mais cela ne dure pas. A peine avons-nous mis le pied dans la salle du « Briefing » qu'un énorme fracas, énorme au-delà de tout ce que l'on peut imaginer, énorme comme si la terre entière se déchirait, vient s'abattre à cent pieds au-dessus de nos têtes. Et tout tremble : le sol, les parois de rochers et les parois métalliques ; nous nous retrouvons tous les quatre cahotés, abasourdis, les uns sur les autres sur la terre d'où semble monter un long hurlement.

Ecoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

Cela dure... oh ! je ne sais... il y a belle lurette que nous avons perdu la notion du temps... cela dure... cela dure... Et puis, d'un seul coup, c'est l'immobilité, et c'est le silence. Voilà ! le déluge est passé. Alors, lentement, nous retrouvons le contrôle de nos gestes.

« Faut aller voir » dit, le Rouquin ! C'est évidemment ce que nous pensions tous les quatre. Et nous voilà remontant vers la surface.

Nous arrivons vers la dalle d'ouverture, et soudain, nous nous figeons à nouveau... Bien qu'hermétiquement adaptée au rocher, en l'occurrence, la fermeture n'est pas suffisamment étanche, pour la pression d'eau qui jaillit à l'intérieur, trouvant son chemin entre la dalle et le rocher.

Inutile d'essayer d'ouvrir. Nous savons que nous n'y arriverons pas. Rien qu'à voir la force avec laquelle l'eau passe, nous comprenons que l'Atoll est immergé, et que nous sommes désormais sous la mer à Dieu sait quelle profondeur.

Il faut agir. Mais que faire ?... D'abord aller trouver l'Eprouvette et lui demander des ordres... C'est maintenant qu'on va voir l'homme qui voulait supprimer la peur au ventre des autres.

Et nous redescendons dans la salle du « Briefing »

— « Monsieur le directeur ! Monsieur le directeur ! »

C'est le Rouquin qui hurle. Rien ne répond.

— « Tu sais tout de même où il est, dit Perguet.

— « Interdit d'entrer chez lui, répond le Rouquin.

— « Interdit ! Interdit ! Tu as donc plus peur de lui que de ce qui nous arrive ?

— « Il est plus terrible que n'importe quelle catastrophe ! »

Ainsi, le Rouquin avait une frousse bleue de l'Eprouvette, plus de frousse encore de l'Eprouvette que du déluge qui venait de s'abattre au-dessus de nos têtes. Incroyable !... Alors Perguet continue à hurler aux oreilles du Rouquin.

— « Mais comprends donc, espèce de cruche bornée que nous n'en avons plus que pour quelques heures... La flotte là-haut se précipite en trombe... C'est pas avec nos mouchoirs qu'on pourra l'écoper... Il faut faire quelque chose... et lui, lui qui sait tout, peut-être qu'il aura une idée, non ? »

Le Rouquin essaie de comprendre, il rentre dans ses réflexions avec autant de légèreté qu'un type qui plongerait dans un tas de pavés. Ses yeux d'albinos brillent dans les orbites. Puis :

— « Je veux bien aller trouver le directeur, mais on y va tous. Pas question de prendre tout seul la rincée... »

Alors, on lui fait comprendre qu'il n'a qu'à nous conduire ; on se débrouillera.

Le Rouquin nous fait signe de le suivre, appuie sur un bouton au pied du mur. Et

un passage s'ouvre. Deux minutes après, nous nous trouvons dans le bureau de l'« Eprouvette ».

Le petit homme est là devant nous, assis, ou plutôt effondré derrière une table en métal, entre ses piles de dossiers méticuleusement rangés. Le visage verdâtre. Un crispement des lèvres, et le bout du menton qui tremble. Il nous regarde avec terreur...

— « Que voulez-vous ? finit-il par articuler.

— « Vous connaissez la nouvelle ?, demande Perguet : l'Atoll est immergé !... »

— « Je sais, je sais... », répond l'Eprouvette.

— « Alors, si vous le savez, qu'est-ce qu'on fait ?

— « Rien à faire !

— « Comment rien à faire ?... Qu'est-ce qu'on va devenir ? »...

Alors l'« Eprouvette » jette, hors de son regard, une lueur mauvaise, tord la bouche plutôt qu'il ne l'entrouvre, et laisse tomber quatre mots, lourds comme quatre pavés :

— « Nous allons tous crever ! »

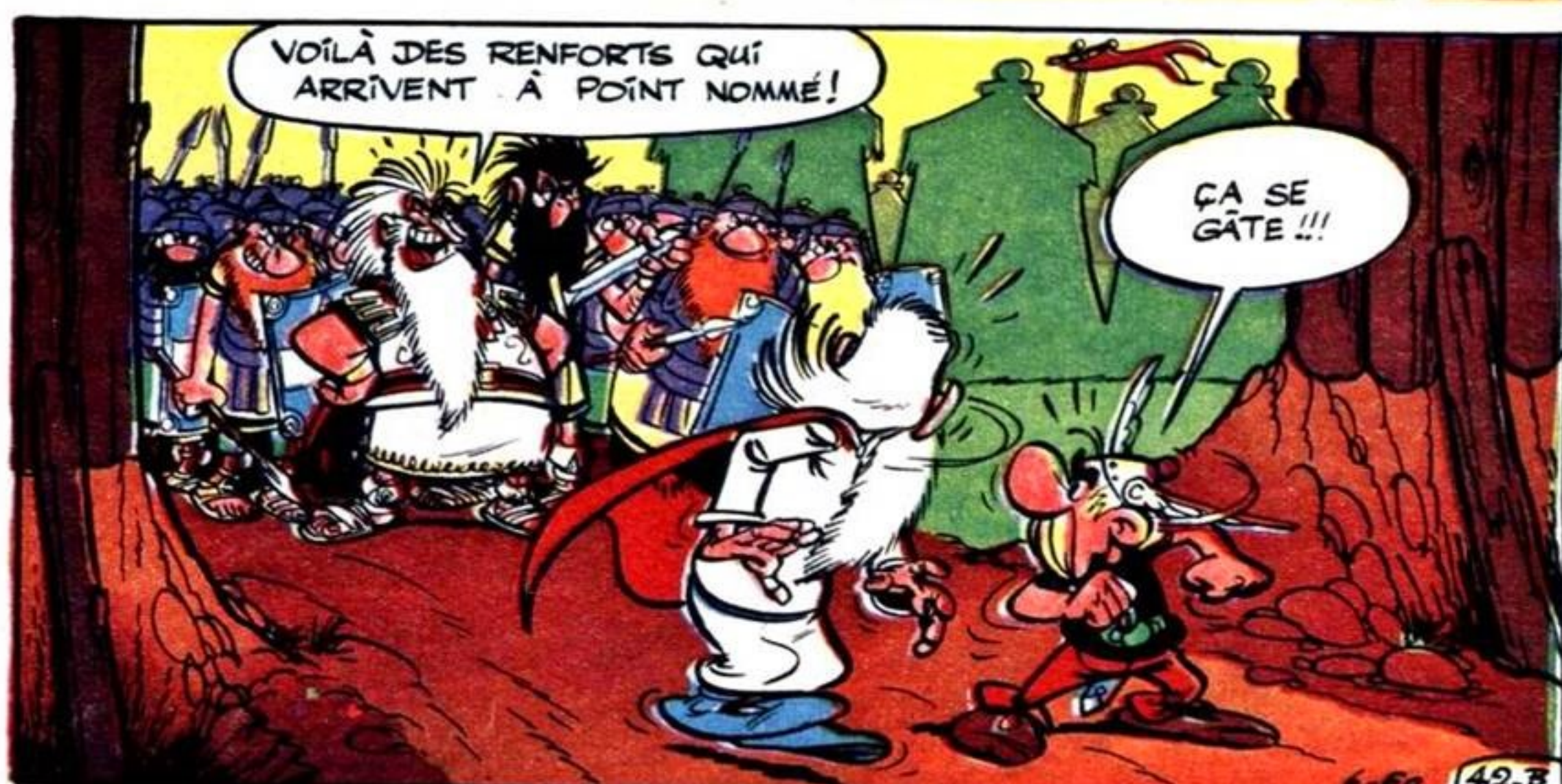
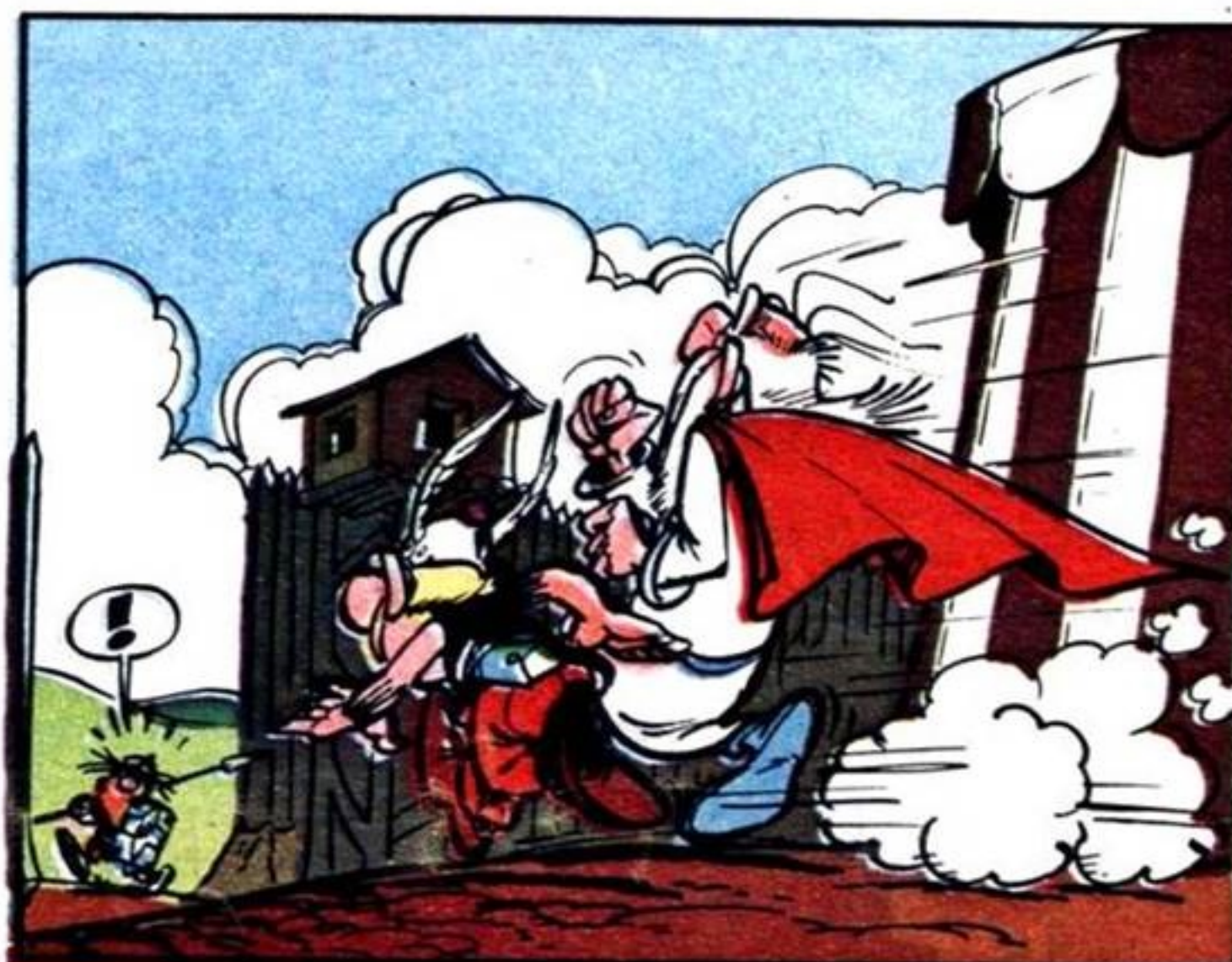
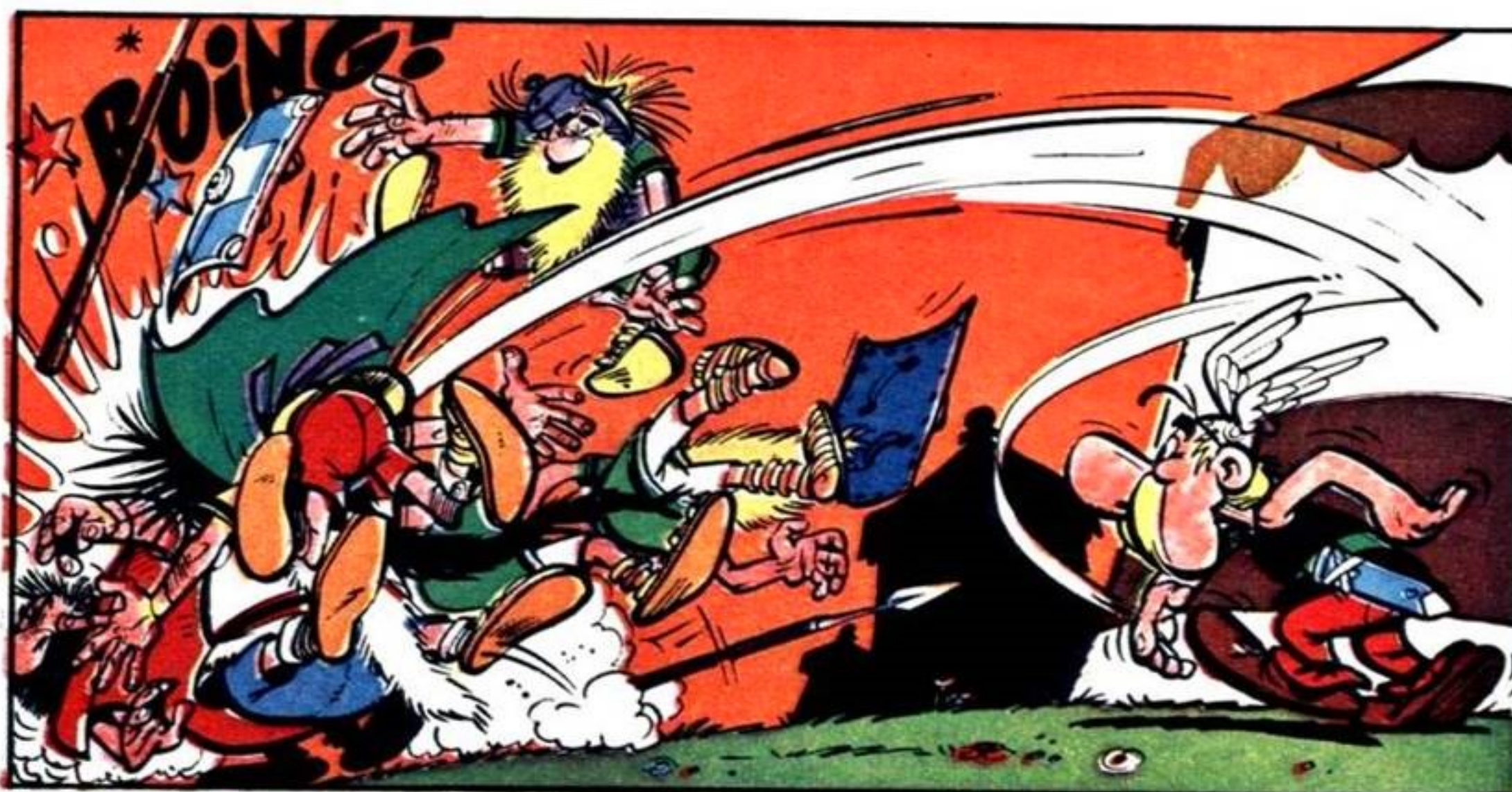
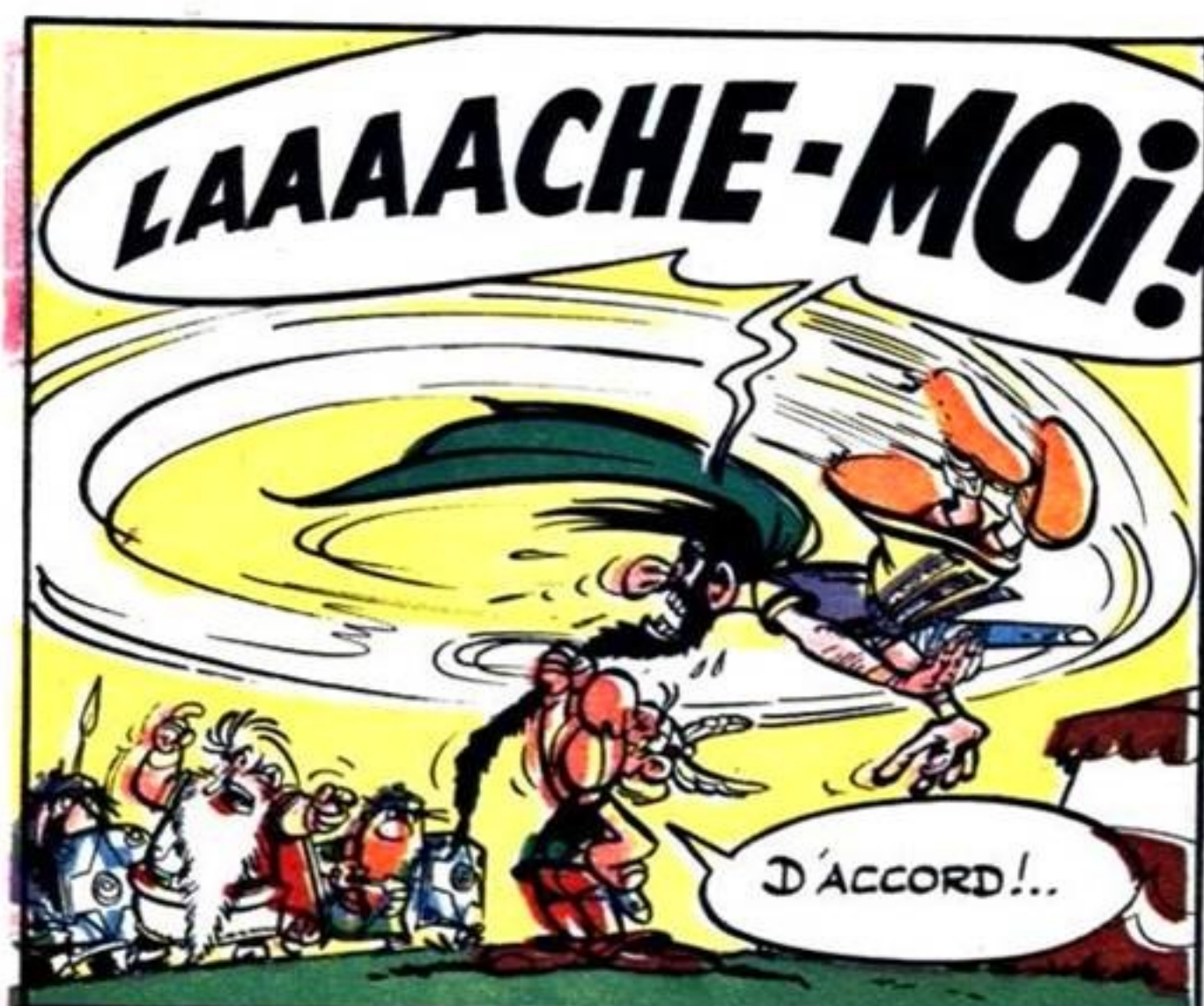
LA SEMAINE PROCHAINE :

« Adieu à l'Atoll Alpha »



Astérix

DESSINS: **UDRZO** TEXTE: **GOSINN**

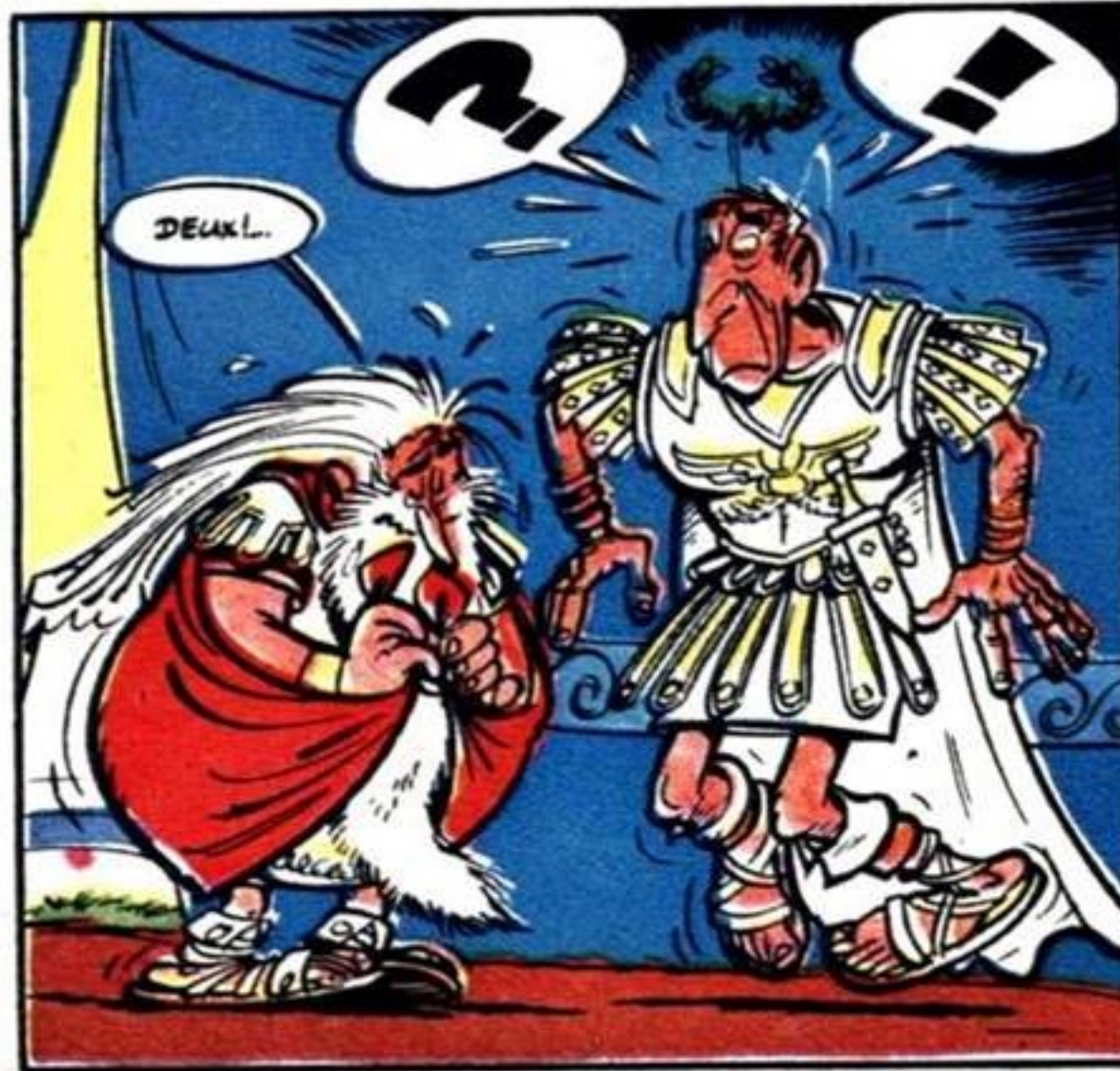




LE GUERRIER GAULOIS



RESUME. — Astérix et son compagnon, le druide Panoramix, décident que le moment est venu de fuir le camp romain. Pour cela, Panoramix donne à Astérix une portion de son breuvage magique. Astérix devient invincible.





LE PLACAGE c'est la noblesse du rugby

Après la passe, après les coups de pied, François Moncla aborde le geste qui donne au rugby sa caractéristique principale : le placage.

Le geste qui fait que le rugby est un sport noble, c'est le placage. C'est lui qui a provoqué la rupture entre le football, qui le supprima, et le rugby, qui le maintint pour garder au jeu son caractère viril. Les Anglais ont une façon amusante de définir le rugby : « C'est un sport de voyous pratiqué par des gentlemen. » Oui, je crois qu'il faut avoir un esprit chevaleresque pour pratiquer le rugby, et cela à cause du placage.

En effet, le rugby est le seul sport d'équipe où l'on autorise ainsi l'arrêt du porteur du ballon. Pour que cet arrêt, autrement dit ce placage, ne soit pas une brutalité, il faut que le joueur qui le fait ait l'esprit loyal.

Pour débiter, il est préférable de plaquer de côté, en laissant l'adversaire s'engager sur votre droite ou sur votre gauche. On peut ainsi courir quelques foulées à côté de lui et, au moment du placage, le choc est moins brutal.

LE MEILLEUR PLACAGE SE FAIT DE CÔTÉ.

Tout d'abord le plaqueur barre le chemin de l'adversaire avec un bras à hauteur du bassin. Son épaule arrive en contact avec la cuisse de façon à placer la tête derrière le dos de l'adversaire. Les bras enserrant le plaqué et il n'y a plus qu'à se laisser glisser le long de ses jambes pour le faire basculer. C'est le meilleur placage.

Il n'est pas toujours possible de laisser un adversaire s'engager sur le côté gauche ou sur le côté droit, parfois on est obligé de plaquer de face. Dans ce cas là, il faut empêcher de passer le joueur que l'on veut plaquer en se mettant devant lui les jambes écartées et fléchies, le buste penché en avant. Ne pouvant engager la tête derrière le dos du plaqué on la dégage sur le côté et on attaque toujours l'adversaire avec l'épaule à hauteur du bassin, les bras ouverts pour l'empêcher de passer sur le côté.

Lorsque le plaqueur a bloqué l'adversaire avec l'épaule, il enserre les jambes à la hauteur des cuisses sans offrir de résistance ; le plaqueur se laisse tomber en arrière dans le sens de la course de l'adversaire qui, complètement déséquilibré, tombera, par son propre élan, par dessus le plaqueur.

Si le placage a lieu près de la ligne de but, il faut, au contraire, que l'adversaire tombe en arrière pour qu'il ne puisse marquer un essai en tombant. On doit alors mettre les bras plus bas, à la hauteur des mollets et tirer vers soi avec les bras tandis que l'on pousse avec l'épaule.

S'EXERCER AVEC DU SABLE

Savoir plaquer est, on le voit, assez facile, mais encore faut-il vaincre cer-

taines appréhensions : celles du contact avec l'adversaire et de la chute.

Pour cela, il est bon d'abord de s'exercer à s'élancer sur un sac de sable suspendu qui symbolisera l'ad-



versaire. Sur ce sac de sable on apprendra à attaquer avec l'épaule en dégageant la tête et à se laisser glisser avec les bras enserrant le sac.

Lorsque l'on aura acquis cet automatisme de dégager la tête, il faudra s'exercer à plaquer deux par deux sur le sable. A la plage ce sera facile, mais on peut encore le faire au stade, dans la fosse de sable qui sert au saut en longueur, au saut en hauteur ou au saut à la perche. En s'exerçant doucement, on acquerra bientôt une telle habitude de plaquer et d'être plaqué que le placage sera bientôt pour vous la chose la plus naturelle du monde.

*à la semaine
prochaine
François Moncla*

**La semaine prochaine :
COMMENT ÉVITER UN PLACAGE :
CROCHETS, FEINTES ET CHANGEMENT DE PIED.**



Une démonstration de placage. Les bras enserrant l'adversaire, à hauteur du bassin, la tête est bien déglagée derrière le dos de l'attaquant adverse.



Le joueur a laissé passer son rival sur sa droite. Il court quelques foulées à ses côtés, déjà son bras droit se prépare à lui barrer le chemin, bientôt il se baissera pour mieux le plaquer.



RECORD BATTU

FUSÉES et lance-fusées

Tu t'amuseras pendant des heures avec tes amis à lancer ces vraies fusées. (Modèles réduits en plastique).

COMMENCE TA COLLECTION DÈS AUJOURD'HUI



MARS - VÉNUS - NEPTUNE - MERCURE

4 modèles différents, offerts par L'ALSACIENNE-Biscuits.

en Cadeau

**UNE FUSÉE
et un LANCE-FUSÉE
dans chaque paquet
de
MADELEINETTE
L'ALSACIENNE**



la boîte de vitesses vous livre ses secrets



M. Fernand Picard, Directeur des Etudes et Recherches de la Régie Renault.

LA TRANSMISSION

Vous avez choisi le moteur qui équipera votre Dauphine 1960. Il faut maintenant transmettre son mouvement et sa puissance aux roues. Cette transmission est en général composée par un *embrayage*, une *boîte de vitesses*, des *arbres* et les *roues motrices*. Elle dépendra de la disposition des organes mécaniques de la voiture. Si le moteur est à l'avant et les roues motrices à l'arrière, l'arbre transmettant le mouvement du moteur jusqu'à l'arrière prendra de la place : on devra prévoir un tunnel gênant dans le plancher, ou bien construire un véhicule un peu plus haut.

La transmission sera plus simple si le moteur et les roues motrices sont groupés soit à l'avant, soit à l'arrière comme dans la Dauphine. Entre ces deux solutions, celle groupant les organes à l'avant est plus compliquée puisqu'il faut transmettre le mouvement à des roues qui pivotent pour assurer la direction, mais elle présente l'avantage de dégager entièrement l'arrière du véhicule. C'est précieux pour un véhicule utilitaire, c'est ce qui l'a fait adopter pour l'Estafette.

Puisque nous avons abordé la disposition générale de la voiture, songez à son influence sur la place disponible, sur le poids de la voiture et sa répartition entre les deux trains de roues. Nous reparlerons de tout cela un peu plus tard ; revenons à la transmission.

L'embrayage, commandé par une pédale, permet de faire entraîner les roues par le moteur ou, au contraire, de les libérer, ce qui est nécessaire pour démarrer et changer de vitesse. La boîte de vitesses agit comme le dérailleur de votre bicyclette qui vous permet de monter les côtes plus ou moins dures avec l'effort dont vous êtes capable. La boîte d'une voiture comporte trois ou quatre vitesses obtenues par des couples d'engrenages et elle est habituellement commandée par le conducteur à l'aide d'un levier.

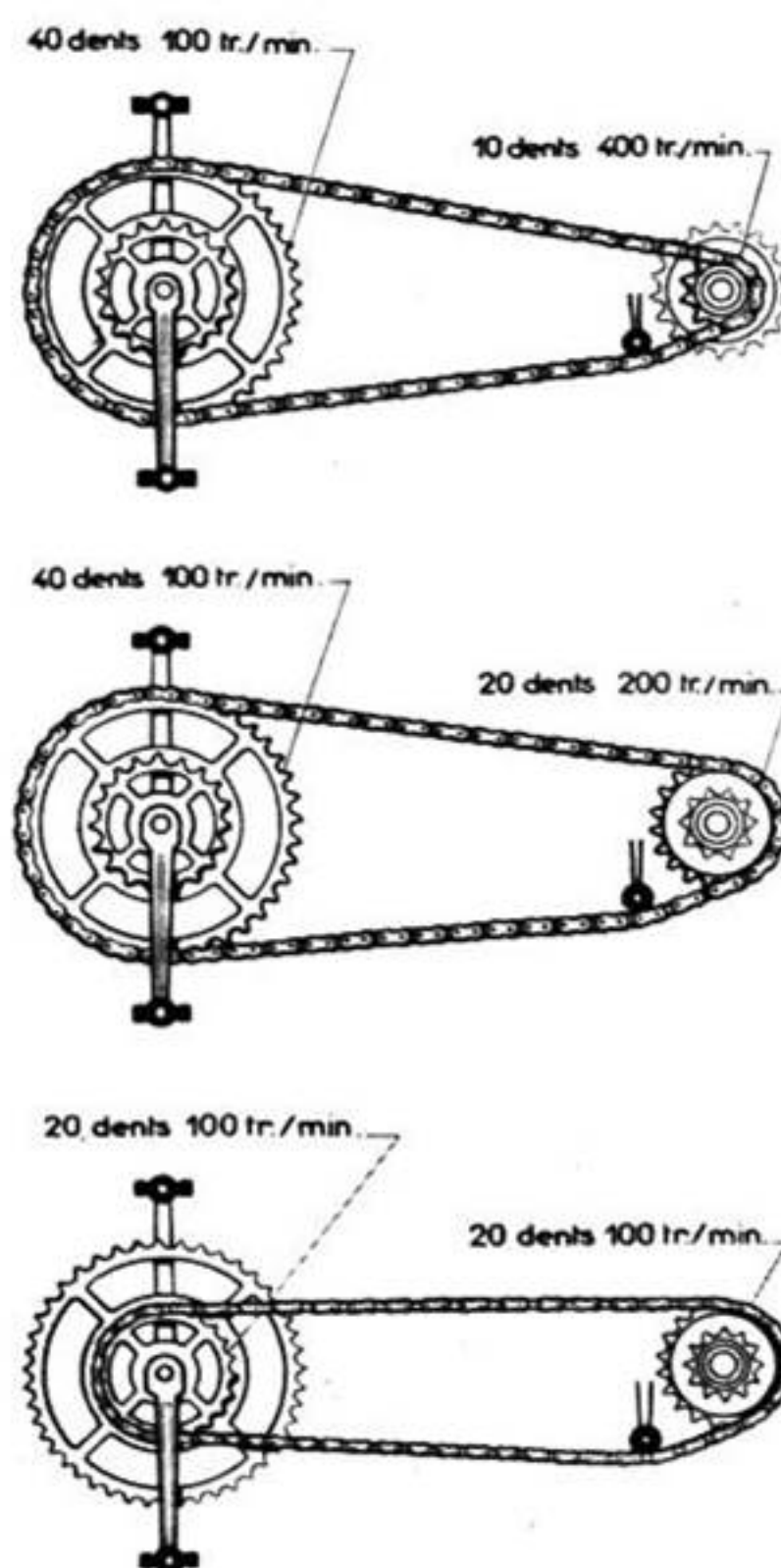
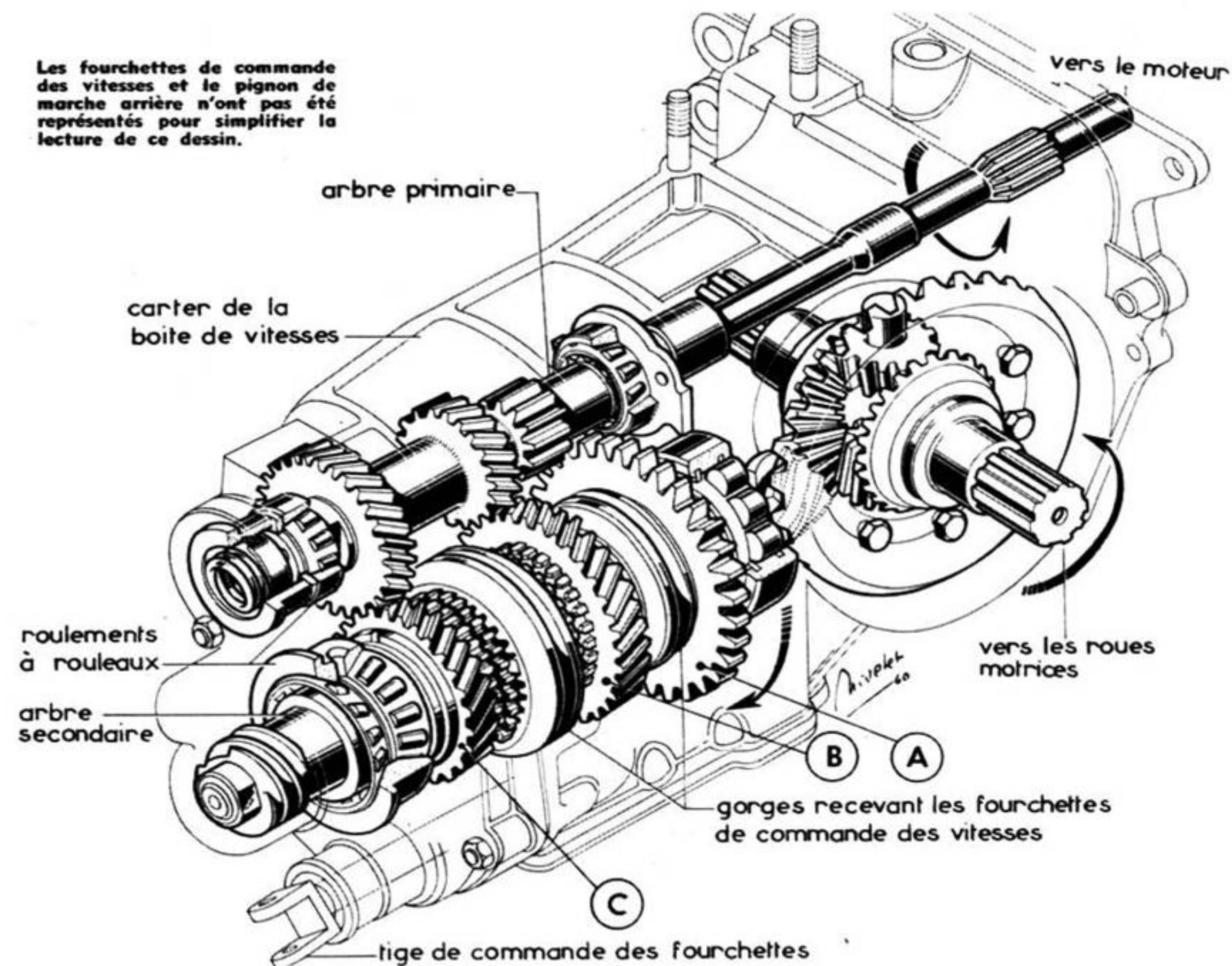
Pour rendre la conduite plus agréable, on peut utiliser un embrayage automatique électrique comme le Ferlec de la Dauphine ; mais il peut être également hydraulique. La boîte de vitesses elle-même peut être rendue automatique et le conducteur n'aura plus alors ni pédale d'embrayage ni levier de vitesses à actionner.

D'autres mécanismes seront peut-être au point d'ici 1968, en particulier les variateurs mécaniques ou hydrauliques qui permettent d'obtenir automatiquement, d'une façon continue, n'importe quel rapport de vitesses.

Je vous rappelle aussi qu'on a parfois cherché à réaliser des véhicules dans lesquels on supprimait la transmission en faisant entraîner par le moteur, une dynamo. Le courant produit était envoyé à des moteurs situés dans les roues mais il est très difficile de faire ces moteurs légers et peu encombrants.

Quel genre de transmission allez-vous choisir pour votre Dauphine 1968 ? Vous contenterez-vous des systèmes simples que l'on utilise aujourd'hui couramment en demandant peut-être un embrayage automatique ou bien exigerez-vous un mécanisme automatique ? Ou bien une solution tout à fait différente et nouvelle ?

Les fourchettes de commande des vitesses et le pignon de marche arrière n'ont pas été représentés pour simplifier la lecture de ce dessin.



LA boîte de vitesses de votre Dauphine, au fond, ce n'est pas autre chose que le dérailleur de votre vélo. Voyez un cycliste, il grimpe la côte en pinant de plus en plus et son allure diminue, soudain, il pédale plus vite, mais en fournissant visiblement un effort physique moins important. Que s'est-il passé ? Il vient de changer de vitesse, c'est-à-dire de pignon.

Nous avons assisté à un changement de rapport entre l'effort fourni (jambes du cycliste ou moteur) et le mouvement obtenu (la roue).

Le moteur d'une automobile est soumis aux mêmes lois que le moteur humain, il doit toujours travailler dans les meilleures conditions :

1. Tourner vite pour fournir des chevaux ;
2. Ne pas tourner trop vite pour éviter... l'essoufflement.

La boîte de vitesses est le moyen mécanique qui, modifiant les rapports, permet l'utilisation optimum du moteur dans toutes les situations :

1. Démarrage ;
2. Accélération pour atteindre la vitesse de route ;
3. Côte... ou descente à fort pourcentage ;
4. Allure de route normale.

Un conseil de conduite !

Saviez-vous qu'on doit descendre une côte... avec la même vitesse enclenchée qui permet de la monter ?

Ainsi, pour démarrer votre Dauphine, il faut littéralement « enlever » l'inertie de son poids (poids mort + passagers + bagages). Il faut donc prendre le plus gros pignon de l'arbre moteur, c'est-à-dire la 1^{re} vitesse.

Le moteur doit être à tout instant en condition de retenir pour descendre comme il l'aurait actionné pour monter.

Le changement de vitesses (de pignons) se fait très simplement, il suffit, comme vous le

savez, de débrayer. Ceci a pour résultat de supprimer la liaison entre le moteur et la boîte de vitesses, il permet de changer de couple en passant la vitesse choisie. En embrayant, la liaison est à nouveau rétablie.

ATTENTION ! Le couple n'est pas une pièce mécanique, c'est le produit de l'effort augmenté ou diminué par l'utilisation des vitesses.

Enfin, certains conducteurs ou conductrices utilisent l'embrayage automatique Ferlec, dans ce cas, le pied gauche n'intervient plus dans la conduite.

Ce que vous pouvez gagner :

1^{er} PRIX

UNE
Dauphine
AEROSTABLE

du 2^e au 11^e Prix

10 DAUPHINES seront prêtées pendant toute la durée des vacances scolaires de Noël ou de Pâques.

Chacun des 10 gagnants partira avec « sa » DAUPHINE, la REGIE RENAULT ayant fait le plein d'essence au départ et assurant chaque véhicule et son équipage.



du 12^e au 31^e Prix

300 DAUPHINES « Record », splendides modèles réduits à construire.

Longueur du véhicule : 16 cm ; 64 pièces en matière plastique ; capots de moteur et de coffre à bagages ouvrants ; 4 personnages mobiles et amovibles ; enjoliveurs chromés ; roue avec axe métallique.

Ces maquettes sont remarquables pour leurs détails, leur fidélité rigoureuse et leur finition. Echelle 1/25.

QUESTIONS DU JEU-CONCOURS

QUESTION N° 1 : Sur le schéma représentant la boîte de vitesses de la Dauphine, quels pignons correspondent à la 1^{re} vitesse ?

Réponse : Pignon A.
Pignon B.
Pignon C.

QUESTION N° 2 : La seconde vitesse de la Dauphine est très pratique pour la circulation en ville. Quelles sont ses limites d'utilisation ?

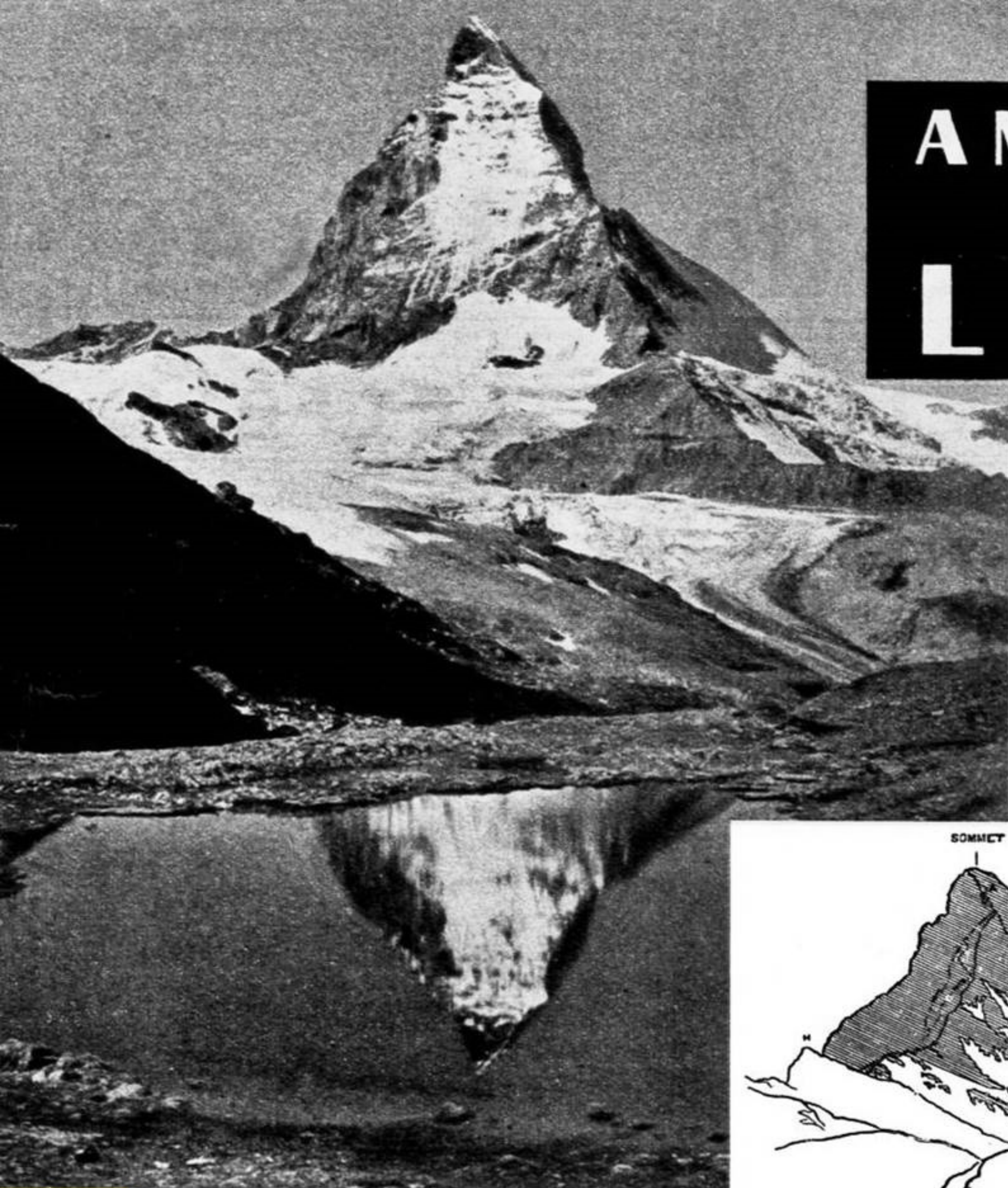
Réponse A : La 2^e vitesse s'utilise de 5 à 40 km.
Réponse B : La 2^e vitesse s'utilise de 30 à 90 km.
Réponse C : La 2^e vitesse s'utilise de 12 à 65 km.

QUESTION N° 3 : La pédale d'embrayage est complètement supprimée sur les Dauphines munies d'un embrayage Ferlec. Sur quel principe est construit ce système d'embrayage ?

Réponse A : L'embrayage Ferlec est un système mécanique.
Réponse B : L'embrayage Ferlec est un système hydraulique.
Réponse C : L'embrayage Ferlec est un système électromécanique.

JEU-CONCOURS RENAULT-PILOTE
BON A DECOUPER ET A COLLER
SUR LE
BULLETIN-REPONSE

AMÈRE VICTOIRE SUR LE CERVIN



Le Cervin (ou Matter-Horn). C'est un sommet en forme de pyramide (4 505 m) à cheval sur la frontière italo-suisse.

JUSQU'EN 1865, aucun être humain ne parvint au sommet du Cervin, dont la cime orgueilleuse domine le petit village de Zermatt, dans le Valais. Il est vrai qu'à l'époque, atteindre Zermatt isolé au milieu d'une couronne de montagnes de plus de 4 000 mètres, représentait déjà une véritable expédition. Il n'existait pas la moindre route carrossable, rien que d'abominables sentiers muletiers, à peine praticables. Aujourd'hui encore, on ne peut atteindre Zermatt que par chemin de fer et pourtant, c'est un des coins les plus fréquentés du monde, et qui partage avec Venise, le privilège d'ignorer la circulation automobile.

Lorsque Whymper entama l'ascension qui, enfin, devait le mener à la victoire, il en était à sa neuvième tentative. Par huit fois, entre 1861 et juillet 1865, l'intrépide Anglais avait tenté de vaincre le Cervin. Jamais il n'avait pu dépasser l'altitude maximum de 3 855 mètres. Lors d'une tentative effectuée par la face Sud, en juin 1865, il avait dû battre en retraite et c'est ce qui le résolut alors, à lancer un nouvel essai sur le flanc oriental de la montagne. Ça devait être le bon !...

Et comme si l'enchantement, qui avait gardé si longtemps le sommet inviolé, s'était soudain dissipé, trois jours après la réussite de Whymper, le 17 juillet 1865, le guide Carrel qui avait secondé l'Anglais au cours de ses assauts infructueux par le versant italien, réussissait à son tour à amener une cordée jusqu'au sommet, par la face Sud.

A l'heure actuelle, le Cervin reste un exploit difficile, malgré le perfectionnement du matériel et des méthodes de l'alpinisme. L'ascension exige une tête à l'abri du vertige, une force physique peu ordinaire, beaucoup de prudence et de bons guides.



CROQUIS MONTRANT LES ROUTES SUIVIES A L'ALLER ET AU RETOUR, LORS DE LA PREMIÈRE ASCENSION.

H, cabane du Hornli; A, point où glissa Hadow; Z, point où furent retrouvés les cadavres sur le glacier du mont Cervin, le 15 juillet 1865, après une chute de 1200 mètres.

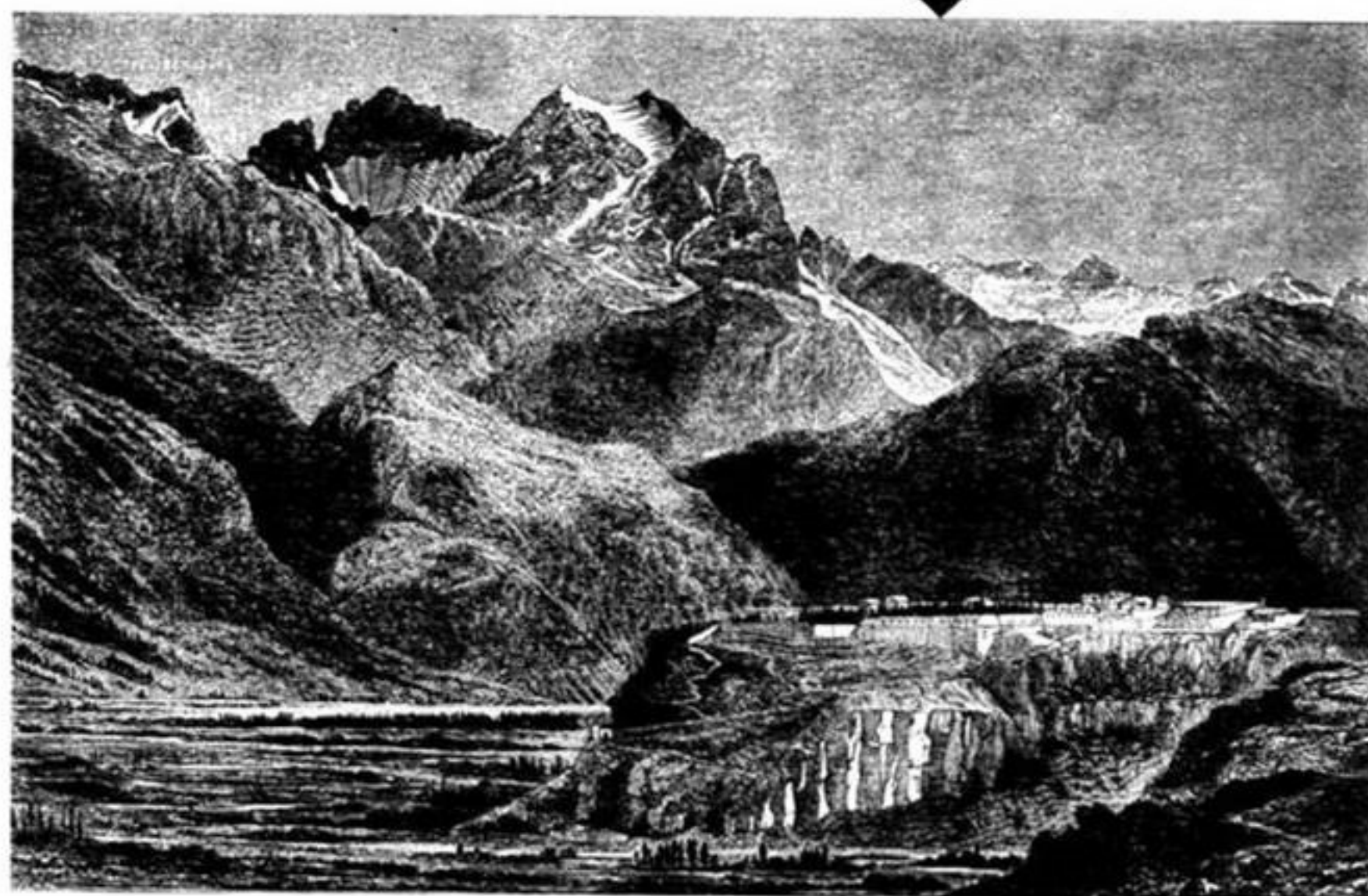
Le fameux guide chamoisard Michel Croz, qui guida en 1865, l'expédition au cours de laquelle Whymper réussit à vaincre le Cervin.



Souvent entouré de nuages ou de brume, le Cervin est la montagne au mirage. En passant à travers les vapeurs d'eau, en suspension dans l'air, les rayons du soleil créent toutes sortes de fantasmagories et notamment celle-ci qui a été dessinée par le peintre anglais Whymper.

Whymper. Ce peintre anglais fut le plus célèbre escaladeur de cimes. Après avoir vaincu les plus fameux sommets européens entre 1861 et 1869, et séjourné au Groenland, il réussit l'ascension des « Grands » de l'Equateur. Il mourut à Chamonix, en 1911, et y est enterré.

Avec Jean Raynaud, Whymper fut le premier vainqueur du mont Pelvoux (3 954 m) en 1861. Cette ascension décida de sa carrière d'alpiniste. De chacune de ses ascensions, Whymper ramenait un caillou, arraché au sommet. Il était très fier de sa collection, mais la pièce qu'il préférait était celle venant du Cervin. Il rapportait aussi une abondante moisson de notes, croquis et dessins parmi lesquels nous avons puisé les gravures qui illustrent cette page.



ZERMATT. 13 juillet 1865, 5 h 30 du matin. ... Mr. E. Whymper, lord Douglas, MM. Hudson et Hadow, tous Anglais et quatre guides, Michel Croz, de Chamonix, Pierre Taugwalder et ses deux fils, quittent Zermatt pour s'attaquer, par la face est, au Matter-Horn. Les premières pentes sont enlevées « presque en courant ». A 3 350 m, ils font halte et dressent le camp. C'est assez pour aujourd'hui.



14 juillet 1865. A l'aube, l'escalade est reprise. Un des fils Taugwalder redescend à Zermatt. A 9 h 55, l'altitude de 4 270 mètres est atteinte. Une pente de neige glacée, inclinée à 40° se présente. Les alpinistes s'y engagent. A 60 m du sommet, Whymper et Croz s'élancent en une course folle. A 1 h 40 de l'après-midi, ils s'arrêtent au sommet. Le Cervin s'est rendu. Et les deux hommes crient leur victoire.



14 juillet 1865. Après une heure de repos et de contemplation, il faut songer à redescendre. Croz dirige la marche, Taugwalder, père, la ferme. Les cordes relient les alpinistes. C'est que le trajet est véritablement périlleux sur l'arête glacée. Les hommes se déchirent les mains aux aspérités du rocher. Soudain, Croz voit Mr. Hadow en difficulté ; il se baisse pour placer les pieds du touriste, mais tout à coup, un cri déchirant se fait entendre.



Un berger de Zermatt, qui observait la montagne, fait irruption dans l'hôtel du Mont Rose. Il annonce qu'une avalanche vient de tomber du Cervin sur le glacier. On le traite de visionnaire, malgré ses protestations, et personne ne croit à son récit. Cependant, il est vrai qu'une avalanche s'est produite, mais c'est une avalanche humaine qui s'est détachée de la montagne. Un drame se joue.



C'est Hadow qui, le premier, avait glissé. Il était tombé sur Croz qui avait poussé le cri d'alarme au moment même où il était renversé. Hudson se trouva entraîné à leur suite ainsi que lord Douglas. Whymp, qui avait vu le drame, se cramponna de toutes ses forces. Le vieux Taugwalder en fit autant. La corde subitement tendue leur imprima une violente secousse. Les malheureux tenaient bon cependant.



Quelques secondes d'espoir, mais en vain ! Soudain, ils cessèrent de sentir le poids qui les tirait vers l'abîme. La corde s'était rompue entre le jeune Taugwalder et lord Douglas. Quatre hommes glissaient sur le dos à une allure vertigineuse, les mains éten dues, sans pouvoir se cramponner au rocher ; et l'un après l'autre, d'abîme en abîme, ils allaient s'écraser sur le glacier du Cervin après une chute de 1200 m.



« Nous restâmes immobiles pendant plus d'une demi-heure, écrit Whymp, osant à peine respirer. Paralysés par la terreur, les deux guides pleuraient comme des enfants et tremblaient tellement, que nous étions menacés à tout instant de partager le sort de nos amis. « Le vieux Pierre ne cessait de s'écrier : « Que va dire Chamounix ! » Comment pourrait-on croire que Michel Croz était tombé ?



« Le jeune Taugwalder n'était guère plus raisonnable. Il ne faisait que sangloter, en poussant des cris aigus : « Nous sommes perdus ! Nous sommes perdus ! » Whymp, attaché à la corde entre les deux guides, ne pouvait bouger. Il pria le jeune homme de descendre. Il n'osait pas. Le vieux Pierre se mit à son tour à hurler. Le vieux guide craignait pour son fils. Cela ne diminuait pas le danger.



« Le vieillard finit par se remettre et s'approcher d'un rocher auquel il parvint à accrocher une corde, poursuit Whymp. Le jeune guide se décida alors à descendre, et, nous nous trouvâmes réunis tous les trois. Je demandais alors la corde qui s'était rompue et je m'aperçus avec une profonde surprise — que dis-je ? — avec horreur, que cette corde maudite était la plus faible des trois !...



« Pendant les deux heures qui suivirent, je crus à chaque minute toucher à mon dernier moment ; les Taugwalder, énervés, étaient incapables de me prêter la moindre assistance, mais ils avaient tellement perdu la tête qu'à chaque pas, je craignais de les voir glisser. Nous finîmes cependant par fixer des cordes aux rochers les plus solides pour aider notre marche ; ces cordes furent coupées et abandonnées.



« Les guides, terrifiés, n'osaient presque pas avancer. Le vieux Pierre se tourna vers moi à plusieurs reprises, me répétant tremblant de tous ses membres : « Je ne puis pas ! » Vers six heures du soir nous arrivâmes à la neige, sur l'arête qui descend vers Zermatt, et nous fûmes à l'abri de tout danger. Nous fîmes de vaines tentatives pour découvrir nos amis ; nous appelâmes de toutes nos forces...



« ... aucune voix ne nous répondit. Convaincus à la fin qu'ils étaient hors de portée de la vue et du son, nous cessâmes d'inutiles efforts. Trop abattus pour parler, nous recueillîmes en silence tout ce qui nous avait appartenu, à nous et à ceux que nous avions perdus, et nous nous préparâmes à descendre quand, soudain, un arc immense se dessina dans le ciel, s'élevant à une grande hauteur...



« ... On eût dit une vision de l'autre monde. Frappés d'une terreur superstitieuse, nous suivions avec stupeur le développement graduel de deux grandes croix placées de chaque côté de cet arc étrange. C'était un phénomène terrible. (Les Taugwalder lui attribuèrent une relation surnaturelle avec l'événement tragique.) Les forces spectrales produisaient sur nous une impression indescriptible.



Whymp et ses guides ne pouvaient espérer gagner Zermatt le même jour. Vers 9 h et demie, comme la nuit devenait noire, ils s'abritèrent sous un rocher et, pendant six mortelles heures, attendirent l'aube. Le lendemain, harassés, pâles, ils rentraient à Zermatt. « Qu'est-il arrivé ? demanda l'aubergiste Seiler. « Je suis revenu avec les Taugwalder », dit Whymp ! et l'aubergiste fondit en larmes.



La nouvelle de la catastrophe amena de nombreux hommes de bonne volonté. On recueillit trois cadavres disloqués, brisés, déchaussés, dépouillés de leurs vêtements par la chute de 1200 mètres qu'ils avaient faite. Le corps de lord Douglas ne put être découvert. Une manche de sa jaquette de gros drap bleu et un soulier furent les seuls restes qu'on retrouva de lui. Mais le Cervin avait été vaincu !

JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Jacques Le Gall suit une piste qui le conduit dans les ruines du château de Pierre-Noire.

contre



PATRONNÉE PAR

Vérigoud

Soda

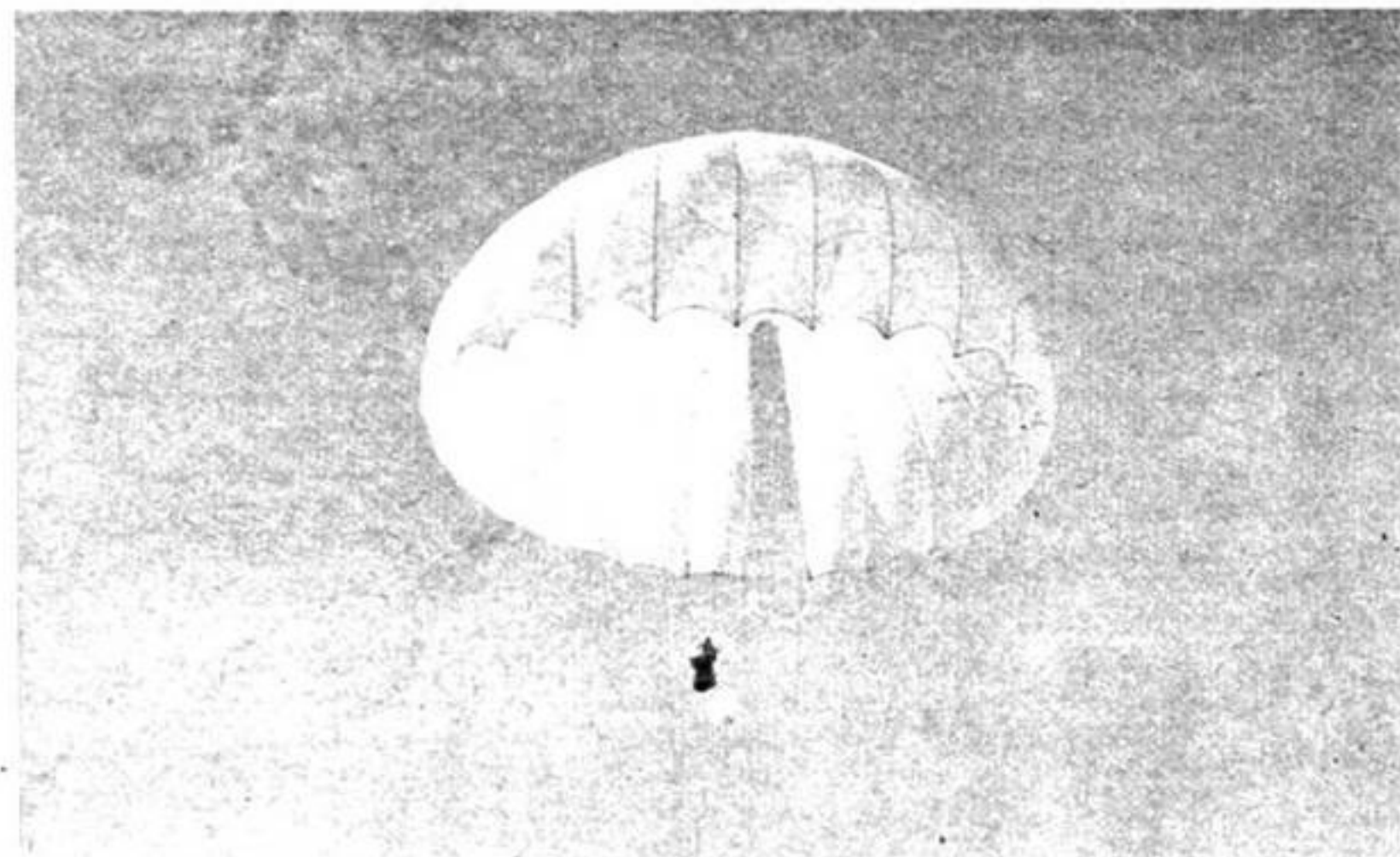
c'est si bon

PILOTE VOUS PRÉSENTE LA HUITIÈME ÉPREUVE DU "BREVET DE PILOTE"

Attention ! Cette épreuve est ouverte uniquement
aux détenteurs du Carnet de Bord.

Cette épreuve, patronnée par VERIGOUD, inaugure une longue série d'épreuves consacrées à l'aviation et au parachutisme. VERIGOUD est, en effet, présent dans tous les meetings nationaux de l'Air et organise plus spécialement, cet été, une tournée des plages — vous le savez depuis la parution de notre dernier numéro — qui permettra, chaque jour, à 10 détenteurs du Carnet

de Bord, en vacances entre LE CROISIC et HENDAYE, de bénéficier d'un baptême de l'air gratuit. Auparavant, ils auront eu le loisir d'applaudir le chevalier d'Orgeix, 2^e du Championnat du monde de voltige aérienne 1959, qui, au-dessus de chaque plage fera une étourdissante démonstration à bord de son avion favori. A ce propos, voici nos questions :



1^{re} question :

Quelle est la marque de l'appareil du chevalier d'Orgeix ? Cette marque figure parmi les quatre suivantes, à vous de

nous indiquer la vraie dans votre réponse :

STAMPE - JODEL - PIPER CUB - BUCKER

2^e question :

Le chevalier d'Orgeix, comme tous les as de la voltige aérienne, exécute dans le ciel les figures les plus extraor-

dinaires. Citez quatre des figures de voltige les plus classiques.



3^e question :

Dans les noms qui suivent, trois sont ceux d'aviateurs ou d'aviatrices pratiquant, comme le chevalier d'Orgeix, la voltige aérienne à l'échelon international. En revanche, trois sont ceux de champions pratiquant un autre sport que l'aviation. Vous marquerez sur votre bulletin-réponse les noms des trois as de la voltige :

MICHEL BERNARD - LEON BIANCOTTO - REINE LACOUR - OLIVIER GENDEBIEN - ROSY PIACENTINI - LE MAJOR LIARDON.

Question Vérigoud complémentaire :

Quels sont les différents parfums Vérigoud ?

Vous n'oublierez pas d'inscrire sur votre bulletin-réponse votre nom, votre adresse, et le numéro de votre carnet de bord ; de même, vous n'omettrez pas de joindre à votre envoi une enveloppe timbrée à 0,25 NF portant également vos nom et adresse. Vous avez jusqu'au 18 juillet, à minuit (le cachet de la poste faisant foi) pour répondre à la

8^e épreuve du Brevet de Pilote, ÉPREUVE VÉRIGOUD

Journal PILOTE

30, rue Notre-Dame-des-Victoires - PARIS (2^e)

Attention ! Cette épreuve n'est en aucun cas un concours de vitesse. Ceux qui y répondront les premiers n'en tireront aucun avantage ! Aussi, nous ne saurions trop vous recommander de prendre votre temps pour bien répondre, tout simplement dans les délais.



DES LETTRES DE PARTOUT

par
SACHA DISTEL

M ARGARITA. — Non. Je n'aime pas beaucoup les réceptions mondaines. Mais le métier d'artiste a des obligations. Cependant, j'adore les réunions amicales et ne m'en prive pas. Avec mon éditeur, qui est un ami de collège — nous ne nous sommes pratiquement pas quittés — nous aimons nous retrouver avec d'autres « copains », et nous improvisons souvent des jam sessions dans une boîte ou une autre. On ne vous a donc pas menti en vous disant que j'étais un habitué de l'Epi-Club. Mais, généralement, cela se passe lorsque les autres clients sont partis et que nous restons entre nous... à une heure assez avancée de la nuit.

C'est à ce moment-là que j'essaie mes nouvelles chansons et étudie les réactions d'un public restreint en lequel j'ai toute confiance.

PIERRE ET THERESE W. — Je ne vois pas pourquoi vous hésitez. Ce que vous risquez est que le professeur vous renvoie chez vous en vous disant que vous n'êtes absolument pas doués pour la musique ! Malheureusement, mon emploi du temps ne me permet pas personnellement de vous entendre. Mais je ne suis ni unique ni infailible, et il ne manque pas, dans une ville comme la vôtre, d'oreilles averties !

ANFA MEROUZ. — Il est exact que cette comédie musicale ne fut pas créée à Paris. Ce n'était qu'une reprise. La création avait eu lieu à New York après la guerre. Les Nicholas Brothers faisaient partie de la distribution, et c'est Harold Nicholas qui a assumé à l'Alhambra le rôle du petit jockey. Le « Blues in the night », chanson conçue pour cette opérette, a connu une carrière à part et un succès en cavalier seul.

PETIT MARCEL. — Je ne peux pas vous répondre, car chaque compositeur a sa manière de travailler qui lui est propre.

ELEONORE BLACHE. — J'accepte toutes vos critiques. Mais, pour le courrier, vous ne m'impressionnez pas par des menaces :



si je devais répondre par retour, non seulement il me faudrait annuler tous mes engagements, mais encore je devrais supprimer mes heures de sommeil, ne plus manger et engager trois secrétaires !

MISS SCOUIDOU. — Il ne s'agit pas de croire que les scouidous sont des chefs-d'œuvre destinés à durer ! Vous avez bien tort de vous disputer avec votre « meilleure amie » à ce sujet. D'autant qu'aucun sujet ne mérite une brouille avec un ami ! Ils sont faits simplement pour se distraire. Non, personnellement, je n'ai pas le temps d'en faire..., mais peut-être que cet été, entre deux bains de mer...

GEORGIE V., HELENE ET FERNANDE SECOND, MARCEL KLEBER, TONY B. — Vous êtes sur mes listes pour l'envoi de photos.

Sacha Distel

Concours-Voyage ORANGINA

Laurent et Gina

Quelle est la 7^e ETAPE du voyage de

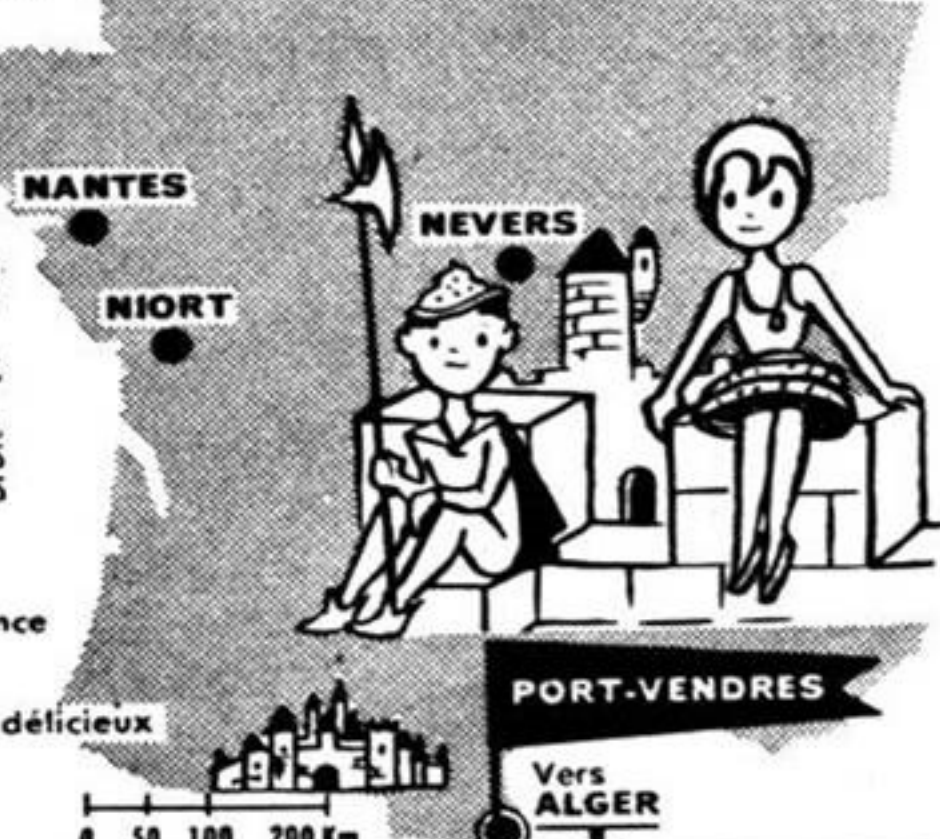
DÉPART : Une des trois villes : NANTES, NEVERS ou NIORT ! Longueur (à vol d'oiseau) entre 600 et 630 kms jusqu'à PORT-VENDRES et envol vers ALGER. Permet de voir CARCASSONNE.

Combinez un itinéraire passant par 8 villes dont les premières lettres forment ORANGINA et dessinez en voyage.

Si vous n'avez pas les étapes précédentes, demandez-les à ce journal ou au CONCOURS ORANGINA - 3, rue de Castellane - PARIS (enveloppe timbrée).

Découpez et conservez cette annonce jusqu'à la fin du concours.

Et ne manquez pas de boire un délicieux ORANGINA en conservant la capsule !



SOLUTIONS DES JEUX DES P. 18-19

MOTS CROISES

Horizontalement : I. Alpinisme. — II. Lui - Lait. — III. Têt. — IV. Isolés - As. — V. Nation. — VI. Cervin. — VII. Ame. — VIII. Ecot - LAR. — IX. Eus - Self.

Verticalement : 1. Altitude. — 2. Lues - Ce. — 3. Piton - Ou. — 4. Lacets. — 5. Eté. — 6. Il - Sir. — 7. Sac - Ovale. — 8. Mi - Animal. — 9. Etés - Nef.

CULTURE PHYSIQUE ET DEDUCTION

Dans un livre normal (vous pouvez vérifier), les pages à numéros pairs sont à gauche et les pages à numéros impairs à droite. Soit exactement le contraire du fameux livre intitulé « 40 énigmes ».

LES FAUX ANCETRES

Photo 1 : Un clairon de l'An II ne pouvait pas arborer la Légion d'Honneur créée quelques années plus tard par Napoléon I^{er}.

Photo 3 : Avec le costume d'un conscrit de 1914, on ne pouvait porter le fameux casque des « Poilus » adopté seulement à partir de 1915.

POUR DEMANDER VOTRE « CARNET DE BORD »

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris-2^e.

Pilote

Sté Nlle D'EXPLOITATION DU JOURNAL PILOTE

Rédaction et Administration : 30, rue Notre-Dame-des-Victoires PARIS-2^e

Tél.: CENTRAL 19-10 - CENTRAL 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE
Directeur général : J. HEBRAUD
Rédacteur en chef : R. JOLY
Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY
Directeur artistique : J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

| | France et Communauté française | Étranger |
|-----------|--------------------------------|----------|
| 3 mois... | 9,80 NF | 11,00 NF |
| 6 mois... | 19,00 NF | 21,60 NF |
| 1 an... | 36,40 NF | 41,60 NF |

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

« SIREP », 35, avenue Wolvendael, BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

| | |
|-------------|--------|
| 6 mois..... | 216 FB |
| 1 an..... | 416 FB |

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : ÉDIFRANCE, 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e). CENTRAL 12-75, 13-30, 16-99.

BREVET DE
"PILOTE"



ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — A Marseille où a lieu le procès d'Hubert Lher-tier, la police entre dans la rue où se cache le Tonneau.

par St JULIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Pro-grammes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



(A suivre.)

SPECIAL
14
JUILLET

En couleurs

L'ARMÉE FRANÇAISE 1960 - LA PRISE DE LA BASTILLE

Pilote

N° 38
14 JUILLET 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique : 8 Fr. B.

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES



LE CARNET DE PILOTE

NOS LECTEURS EN VACANCES

Nous demandons à tous nos abonnés qui nous envoient un changement d'adresse, de bien vouloir joindre la dernière bande du journal, accompagnée de la somme de 1 NF en timbres-poste. A tous nos lecteurs qui veulent être sûrs de ne pas manquer un numéro de « Pilote » pendant leurs vacances et pouvoir participer à notre grand concours « Chasse-Tampon », nous offrons d'utiliser notre service « Pilote-Vacances ». Ils recevront ainsi « Pilote » chaque semaine à leur nouvelle adresse.

Si vous voulez bénéficier de ce service, envoyez-nous, sous forme de chèque, de mandat, de versement à notre C.C.P. Paris 13 807-73, ou même en timbres-poste la somme de :

- 2,40 NF pour 3 numéros (3 sem.)
- 3,20 NF pour 4 numéros (4 sem.)
- 4,00 NF pour 5 numéros (5 sem.)
- 4,80 NF pour 6 numéros (6 sem.)
- 5,60 NF pour 7 numéros (7 sem.)
- 6,40 NF pour 8 numéros (8 sem.)

Attention ! Indiquez bien la date à partir de laquelle vous serez à votre nouvelle adresse et la date de votre retour. Ce service ne peut être fait qu'aux destinataires ne changeant pas leur adresse en cours de vacances.

POUR GAGNER LA VOITURE DE VOS PARENTS

Pour que tous nos lecteurs puissent participer à notre concours « Pilote-Club des Automobiles Miniatures », nous avons reculé la date de clôture au 10 septembre, à la fin des vacances. Ce concours sensationnel est doté de prix magnifiques, dont une véritable « Etoile » Simca, deux Karts à moteur 100 cmc, Allkart-Alline et Superkart Danielli, ainsi que des abonnements d'un an à « Pilote ».

Les concurrents peuvent, avec des chances égales, participer au concours dans une des trois catégories suivantes (ou dans les trois) à leur choix :

1. MAQUETTE : envoyez une maquette reproduisant une Simca, en modèle réduit, dans un décor et avec des personnages évoquant l'année de création du véhicule.
2. DESSIN : reproduisez une Simca, dans une scène qui évoque l'année de création du véhicule.
3. DOCUMENT : envoyez un document significatif de l'année de création du véhicule, accompagné d'une illustration représentant un modèle de Simca. (Objet, souvenir, témoignage, article de journal, etc.).

Adressez les envois au Club International des Automobiles miniatures, 20, r. Thérèse, Paris-1^{er}.

Vu l'abondance des matières, nous nous voyons obligés de reporter à notre prochain numéro notre rubrique de courrier. Ne craignez rien, chers Pilotes, vos lettres ne resteront pas sans réponse !

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE

Nous vous rappelons que tous les détenteurs du carnet de bord, bénéficient d'une réduction de 2 NF sur le prix d'entrée du Grand Cirque de France. Nous précisons que cette réduction s'entend pour deux personnes, c'est celle qui est également consentie aux détenteurs d'une carte A.R.L.

En outre, n'oubliez pas de retirer chez votre dépositaire, dans les deux jours qui précèdent le passage du Grand Cirque, le bulletin concours « Pilote » Grand Cirque de France. En vous amusant, vous pourrez gagner de nombreux prix. Voici maintenant les villes et les dates où vous pourrez assister au magnifique spectacle du Grand Cirque de France, dans le courant de la semaine prochaine :

| | |
|-------------------|-------------------|
| Jeu. 14 juillet : | Maiche (Doubs) |
| Vend. 15 — | Le Ruffey (Doubs) |
| Sam. 16 — | Morteau (Doubs) |
| Dim. 17 — | Pontarlier (D.) |
| Lundi 18 — | Chamonix (Jura) |
| Mardi 19 — | Môres (Jura) |
| Mer. 20 — | St-Claude (Jura) |
| Jeu. 21 — | Oyonnax (Ain) |
| Vend. 22 — | Bellegarde (Ain) |

Les photos de ce numéro sont dues à : couverture : Iskender ★ Eggmann ★ Hachette ★ Presse-Sports ★ Photos S.C.A. ★ René Pari ★ A.D.P. ★ Philippe Dreux ★ J. Molezon ★ Jacques Guyot ★ Agip ★ Raoul Foulon ★ Roughol ★ Photo U.A.T.

SPÉCIAL TOUR



Nencini attaque dans l'Aubisque... mais Rivière (à dr.), est là, résolu à arracher la victoire.



Dans la descente, les conseils de Marcel Bidot.

RIVIÈRE : dans l'Aubisque

MARCEL BIDOT, qui dirige l'équipe de France du Tour, présente un visage de chef indien, avec ses rides profondes, son teint cuivré et l'extraordinaire mobilité de regard où on lit beaucoup de tendresse... et pas mal de malice ! Il est un excellent technicien du cyclisme et il sait décoder chez un coureur les signes de la qualité ou de la faiblesse. Son œil est d'un maquignon, son esprit d'un paysan madré, économe de son argent et de ses paroles. En un mot, il est l'homme de la situation. C'est lui qui déclarait, un de ces derniers jours, alors que les coureurs traversaient le massif alpestre : « Tout va bien dans mon équipe, mais le Tour n'est pas encore joué. Il peut s'en passer des choses et des plus importantes d'ici à Paris ! »

S'exprimant de la sorte, le « Grand Chef » désirait mettre en garde sa troupe

contre un optimisme qui allait grandissant depuis la victoire de Roger Rivière à Pau. On se souvient des circonstances qui précédèrent l'exploit de notre ami : Nencini porta une attaque vers le sommet du col d'Aubisque et il aborda la descente avec une avance de 50 mètres environ sur le Stéphanois, lequel précédait de 100 mètres Jean Adriaenssens qui portait alors le maillot jaune.

Entre l'Italien et Rivière, la poursuite fut vertigineuse. Les deux hommes dévalant à 80 à l'heure vers le Gave de Pau, frôlant tantôt la roche, tantôt le précipice, acceptèrent tous les risques afin de rester ensemble et de distancer leurs adversaires communs. A l'arrivée sur le circuit automobile de Pau, Rivière battit Nencini au sprint, renouvelant sa victoire de Lorient.

Depuis lors, l'Italien et notre compatriote ont souvent renouvelé la perfor-

mance du col d'Aubisque.

— Je ne croyais pas que Roger Rivière parviendrait à m'échapper ainsi, dans une descente de col ! me confiait Gastone Nencini à Luchon, au soir de la seconde et grande étape des Pyrénées. Le Toscan n'avait jamais rencontré un adversaire aussi adroit et aussi audacieux dans la montagne. Il nous sembla que sa confiance fléchissait. Vous savez la suite...

Vous savez également de quelle façon Roger Rivière a réagi devant le double danger des Belges et des Italiens. Dans les moments les plus critiques de la course, il n'a jamais perdu de vue l'objet principal de sa présence dans le Tour. A ce sujet, il m'a confié :

— Dans l'Aubisque, c'était vraiment mon 14 juillet. J'ai fait tomber pas mal de Bastilles. Je me sens capable de rivaliser avec le meilleur de mes adversaires dans

POINT DE CONDUITE pour un 14 Juillet...

Vous allez donc assister, à Paris et dans toutes les villes de France, au traditionnel défilé du 14 Juillet. Ce défilé, véritable ballet, est préparé avec soin depuis des semaines. Des « répétitions » ont lieu dans les casernes et l'on se sert aussi de quelques petits « trucs » de mise en scène. Par exemple, ces gros points blancs tracés sur les Champs-Élysées (notre photo ci-contre), qui permettent aux hommes et aux véhicules de ne pas s'écarter du droit chemin. Du sable est répandu sur la chaussée pour éviter les glissades, en particulier des chevaux de la Garde Républicaine. La revue peut commencer. Il ne vous restera plus qu'à applaudir et acclamer le magnifique défilé. Et quand celui-ci sera terminé, tous les hommes qui y auront participé, dégusteront dans les casernes un menu spécial, avant de partir en quartier libre, fêter, eux aussi, le 14 Juillet.

1937



1960



EN 23 ANS L'AVIATION COMMERCIALE A MULTIPLIÉ SA VITESSE PAR CINQ

C'est peut-être sur ce DC-8 (ci-dessous) que les gagnants de notre concours « Chasse-Tampon » s'embarqueront un jour pour l'Afrique. Cet appareil est, en effet, le premier d'une série commandée

par nos amis de la Compagnie aérienne française U.A.T., pour moderniser leur flotte long courrier. Le 1^{er} juillet, « Pilote » était à Orly pour accueillir ce premier quadrimoteur géant Douglas DC-8, qui venait de relier New York à Paris en 6 h 31 exactement. D'une envergure de 43,40 m, d'une longueur de 45,88 m. et avec une dérive de 12,89 m de haut, il transportera ses 116 passagers sur les lignes d'Afrique à une vitesse de 900 km/h, réduisant ainsi de moitié le temps de vol actuel vers les grandes capitales du continent noir. Ce géant de 140 tonnes contient dans ses réservoirs 83 000 litres de carburant. Il est curieux de comparer la photographie de ce premier DC-8 mis en service sur les lignes françaises avec celle du Sikorsky, bimoteur amphibie (ci-contre, à g.), qui, le 13 septembre 1937, inaugura la première ligne régulière de l'Aéro-Maritime. Révolutionnaire pour l'époque, il transportait ses 8 passagers à une vitesse de croisière de 180 km/h. En 23 ans, l'aviation commerciale française a multiplié par cinq la vitesse de ses appareils.



Rivière (à dr.), règle Nencini au sprint. Le Tour va se jouer entre les deux hommes.



Et, le soir, la réconciliation avec Anglade est officielle... Rivière est seul leader.

c'était vraiment mon 14 Juillet...

la montagne, mais je ne chercherai pas outre mesure à le distancer sur ce terrain. Il me suffira d'aborder la deuxième course contre la montre avec une position confortable.

NENCINI ATTAQUERA DEMAIN

Roger Rivière ne présumait pas de ses forces. Il ne mésestimait pas ses adversaires. Mais il jugeait sagement la situation. Sa confiance qui ne l'a jamais quitté, pas même le premier jour, quand Nencini le distança sur la route de Bruxelles, lui a permis de regrouper ses équipiers, après les fameuses discussions de Lorient, où Henry Anglade se laissa aller à quelques exagérations verbales. Le Lyonnais accusant Rivière de collusion avec Adriaenssens, Nencini et Junkermann, avait jeté le trouble dans les esprits. Comment Rivière avait-il été informé des desseins secrets de

Nencini? Le Stéphanois se disculpa sans peine. De sa valise, il sortit un journal parisien, un journal du soir, paru la veille, qui titrait sur huit colonnes: « Nencini attaquera demain sur la route de Lorient. » Le secret de Nencini était de Polinelle !...

Marcel Bidot intervint. Anglade voulait bien reconnaître qu'il s'était « énervé » et les nationaux français, un instant divisés, serrèrent à nouveau les rangs.

Si j'évoque cette période noire du Tour de France, noire pour l'équipe nationale, c'est qu'elle nous montre les dessous du Tour et donne un éclairage nouveau à la course de Roger Rivière. Celui-ci fut conduit, dans le même temps, à convaincre de ses chances ses camarades d'équipe, à contenir le courroux d'un Anglade, et à poursuivre la lutte contre Nencini, Adriaenssens, Junkermann et les autres.

Les Italiens constituaient un bloc solide avec Nencini, Baldini, Battistini, Massignan et Pambianco. Il convenait de neutraliser le premier, de surveiller les autres.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL PIERRE CHANY

Or, les Belges et les Allemands, sans parler de certains régionaux, cherchaient, c'était leur droit, à tirer bénéfice de la rivalité des grandes formations nationales. On rendra cette justice à Roger Rivière qu'il ne s'est jamais dérobé à ses obligations, qu'il n'a pas démenti ses confidences, parues dans « Pilote » durant les mois qui précéderont le Tour de France.

Quand un homme, un athlète, respecte

scrupuleusement le contrat moral qui le lie à ses admirateurs, lorsqu'il engage la bataille, acceptant les périls d'une confrontation directe, il sort grandi de l'affaire.

Nous savons maintenant que Roger Rivière, le champion de la poursuite, le recordman du monde de l'heure, est aussi un grand routier. Il s'est forgé un moral à la hauteur de ses immenses possibilités physiques. Nous l'avons vu, ces derniers jours, lutter parfois dans de mauvaises conditions, sur un terrain hostile. Ses muscles ont crié grâce à plusieurs reprises, mais sa volonté a tenu. Son expérience a si bien réussi que Bidot lui a dit :

— L'an prochain, Roger, tu seras le leader unique de mon équipe.

Une équipe qui sera rajeunie, car Marcel Bidot est de ceux qui croient à la jeunesse. En cela, il nous est éminemment sympathique.

LES TROIS VITESSES D'ANGLADE

JE voudrais, aujourd'hui, vous présenter l'homme tranquille de l'équipe de France, notre ami Claude Colette. Ce garçon, en dépit de la rapidité des étapes du Tour est toujours aussi décontracté, toujours aussi souriant et toujours aussi aimable que par le passé. Claude Colette finira par battre, dans le domaine de la sympathie, Le Dissez, le facteur de la grande boucle. Claude Colette nous a beaucoup amusés en nous donnant la définition de Rivière et de Anglade : « Rivière et Anglade sont certainement deux beaux champions, seulement Anglade a trois vitesses et Rivière quatre ».

★

Pour la première fois dans les annales du Tour de France, un chien a mordu un coureur. En effet, dans l'escalade du col du Soulor, qui est, en quelque sorte, le marchepied du col d'Aubisque, Henry Anglade a été poursuivi par un petit fox-terrier que sa maîtresse avait laissé échapper, et le chien le mordit au mollet. Pendant environ une trentaine de mètres, on vit ce spectacle assez curieux d'un champion qui ne pouvait se débarrasser d'un concurrent, en l'occurrence ce petit chien à poil ras qui, nous l'avons appris plus tard, s'appelait Bobby. Henry Anglade m'a déclaré après l'arrivée : « Mon Dieu, si je suis enragé, ce ne sera certainement pas après Bobby, mais bien après mes partenaires ! »

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL ANDRÉ BOURRILLON

Il n'y avait, ces dernières années qu'une voiture-balai sur le Tour de France. Cette camionnette, munie à l'arrière d'un balai réel, mais symbolique, est destinée à ramasser les éclopés de l'étape, ceux qui n'ont pu rejoindre le peloton ou alors ceux qui abandonnent sans avoir besoin des secours de l'ambulance. Cette année, nous avons une voiture superbe, dirigée par M. Marcel Derroncourt. Un rôle supplémentaire lui est échu : suppléer au travail des voitures techniques lorsque celles-ci ne peuvent plus suivre les coureurs ou les ravitailler en boyaux. M. Derroncourt a, je le crois sincèrement, le travail le plus difficile du Tour. Celui, en quelque sorte, du chien de berger ou, si vous préférez, du Saint-Bernard de la grande boucle.

JUNKERMANN CONTRE RIVIÈRE

C'était sur la route de Caen. Un coureur de l'équipe de France avait mis Rivière en état d'alerte : « Regarde le groupe qui se détache ! Nencini se trouve dedans ! » Le Stéphanois sortit aussitôt du peloton et engagea une poursuite avec un coureur dans son sillage, un coureur vêtu d'un maillot blanc à bandes rouges et noires. Une fois revenu sur le groupe, Rivière effectua une rapide revue des effectifs, et c'est à ce moment précis qu'il

s'aperçut que l'homme qu'il avait emmené dans sa roue était le redoutable Hans Junkermann. Hans Junkermann court pour la première fois une course aussi importante que celle-ci et il nous a déclaré : « Rivière est le meilleur français. Je calque ma course sur la sienne ». Il faut croire que Junkermann est doué pour la filature, car Rivière avait mis une semaine pour s'apercevoir du manège de ce garçon. Depuis, Rivière ne s'étonne plus de retrouver Junkermann dans sa roue.

LES REGRETS DE JEAN AERTS

Du côté de l'équipe belge, un homme regrette de ne pas être à la tête de la formation tricolore. Il s'agit du grand champion Jean Aerts. Jean Aerts m'a déclaré très sou-

vent : « L'équipe belge est une équipe de camarades, une équipe extrêmement soudée. Malheureusement, elle ne possède pas de Graczyk ». Et il ajouta avec une nuance de regret : « Ah ! Si nous avions des Graczyk dans notre team, il y a belle lurette que nous aurions distancé Roger Rivière et Anglade ». Quand j'ai raconté cette histoire à notre ami « Popo », il m'a déclaré : « Pour rien au monde je ne referais ce que j'ai fait, car courir le Tour de France à la moyenne générale de 40 kilomètres à l'heure est une performance que peu de coureurs réussiront plus tard ! »

★

Pour la première fois sans doute dans l'histoire du Tour de France, nous avons assisté, à Bordeaux, à l'arrivée d'une étape disputée comme une course de vitesse, c'est-à-dire que Van Geneugden, Graczyk et Beuffeuil ont permis au grand stade municipal de Bordeaux d'assister en quelque sorte à la finale d'un championnat du monde sur piste, alors que

l'on attendait une arrivée du Tour de France. Ce match dura tellement longtemps qu'on eut très peur pour les trois échappés, car le peloton revenait derrière eux.

S'ils avaient continué à pratiquer ce genre de spécialité, il est certain qu'ils auraient été rattrapés par le peloton et que le bénéfice d'un travail de plusieurs heures sur la route aurait été complètement anéanti !

Salut ! A la semaine prochaine !



Après deux semaines de course, la fatigue se marque aussi sur les visages des suivants. Il faut aller vite se coucher, ami « Boubou ».

LA CHASSE A BOUBOU

L'abondance des matières ne nous permet pas de passer plusieurs photos de « la chasse à Boubou ». Voici celle de Christian Schrevel, 12, impasse Lepéz, à Rosendaël (Nord). Techniquement elle n'est pas fameuse mais c'est comme nous disons dans la presse un « document » puisque c'est la première photo de Bourrillon après l'opération de son panaris (ça va mieux, merci pour lui !). Un abonnement d'un an pour Christian.



A PARTIR DU N° 40 de PILOTE du 28 JUILLET



Fanfou

vous racontera ses premières aventures interplanétaires

mais vous pouvez dès aujourd'hui participer tous à sa
"GRANDE COURSE"
dotée de 60 000 NF de prix,
en consommant les délicieuses
CRÈMES DE GRUYÈRE



NOTRE GRAND CONCOURS D'ÉTÉ CHASSE-TAMPON

Dans l'avant-dernier numéro de « Pilote », nous vous avons donné tous les détails concernant notre grand concours de vacances. Vous savez que vous devez recueillir le plus de cachets possible et nous les envoyer, apposés sur une ou plusieurs feuilles. Notre concours est divisé en deux catégories, celle des cachets les plus nombreux et celle des cachets les plus originaux. Vous pouvez concourir dans les deux catégories et remporter, peut-être, un des mille magnifiques prix qui récompenseront les lauréats. Mais n'oubliez pas que vous devez joindre à votre envoi 6 bons comme celui qui figure ci-contre.

BON A DÉCOUPER





Michel TANGUY



DESSINS : UDERZO
TEXTE : J.M. CHARLIER

MALGRÉ LE FROID MORTEL QUI LE PARALYSE ET LUI BLOQUE LES POUMONS, MICHEL TANGUY S'ELANCE AU SECOURS DE LAVERDURE, QUI COULE À PÎC AU MILIEU DES TERRIBLES REMOUS CAUSÉS PAR L'ENGLOUTISSEMENT DE L'AVION...



TIENS BON!...
J'ARRIVE!!!



CRAMPONNE-TOI!...
...VITE!... ET ESSAIE DE
NE PAS GÊNER MES
MOUVEMENTS!...

V... VITE!... MES... MES
BRAS ET MES
JAMBES... SONT DE...
DE PLOMB!...



SI TU CROIS QUE
C'EST FACILE DE
BATTRE DES RECORDS
DE NATATION AVEC
LE HARNACHEMENT QUE
J'AI SUR LE DOS!...

ENCORE QUELQUES SECONDES
DE PATIENCE, VIEUX FRÈRE!... ON
VA SE TIRER DE LÀ!... LA GLACE
À L'AIR ASSEZ SOLIDE ICI POUR
NOUS SUPPORTER!... ACCROCHE-
TOI AU REBORD!... JUSTE LE
TEMPS DE ME HISSER HORS
DE L'EAU!...



AVEC MILLE PRÉCAUTIONS, ÉVITANT LES CHOCS BRUS-
QUES ET SACCADÉS, MICHEL TANGUY SE HISSE HORS DE
L'EAU LATÉRALEMENT, DE FAÇON À PRENDRE APPUI
SUR TOUTE LA LONGUEUR DU CORPS ET À RÉPARTIR
SON POIDS SUR LE PLUS LARGE ESPACE POSSIBLE...



46.A

OUF! LA GLACE À L'AIR DE
TENIR!... LAVERDURE! ACCROCHE-
TOI SOLIDEMENT À MES PIÈDS,
JE VAIS TE HISSER HORS DE
L'EAU! ET SURTOUT RESTE
ALLONGÉ!...



REMORQUANT SON COPAIN, DÉSPÉRÉMENT
ACCROCHÉ À SES PIÈDS, MICHEL COMMENCE
EN RAMPANT DOUCEMENT À LE HISSER HORS
DE L'EAU GLACIALE...



LA GLACE ICI EST ASSEZ
SOLIDE POUR NOUS SUPPORTER
DEBOUT!... TU PEUX TE RELEVÉR
VIEUX FRÈRE!... NOUS SOMMES
SAUVÉS!...



AGLAGLA...
AGLAGLA...

M... MERC... C'EST V...
VI... EUX FRÈRE...
S... SANS TOI...



AU LIEU DE TANT PARLER,
ESSAIE PLUTÔT DE TE
RÉCHAUFFER!... FAIS COMME
MOI!... AGITE-TOI!...

OH! REGARDE!!! MILLE TONNERRES!... MAIS
C'EST UN PARACHUTE!!! BON SANG!...
C'ÉTAIT DONC ÇA LA TACHE ROUGE QUE J'AI
REPERÉE AVANT D'ATTERRIR!!!



MICHEL!...
LÀ-BAS!...

LÀ... IL Y A UN
TYPE, PAR
TERRE!... UN...
UN PILOTE!!!

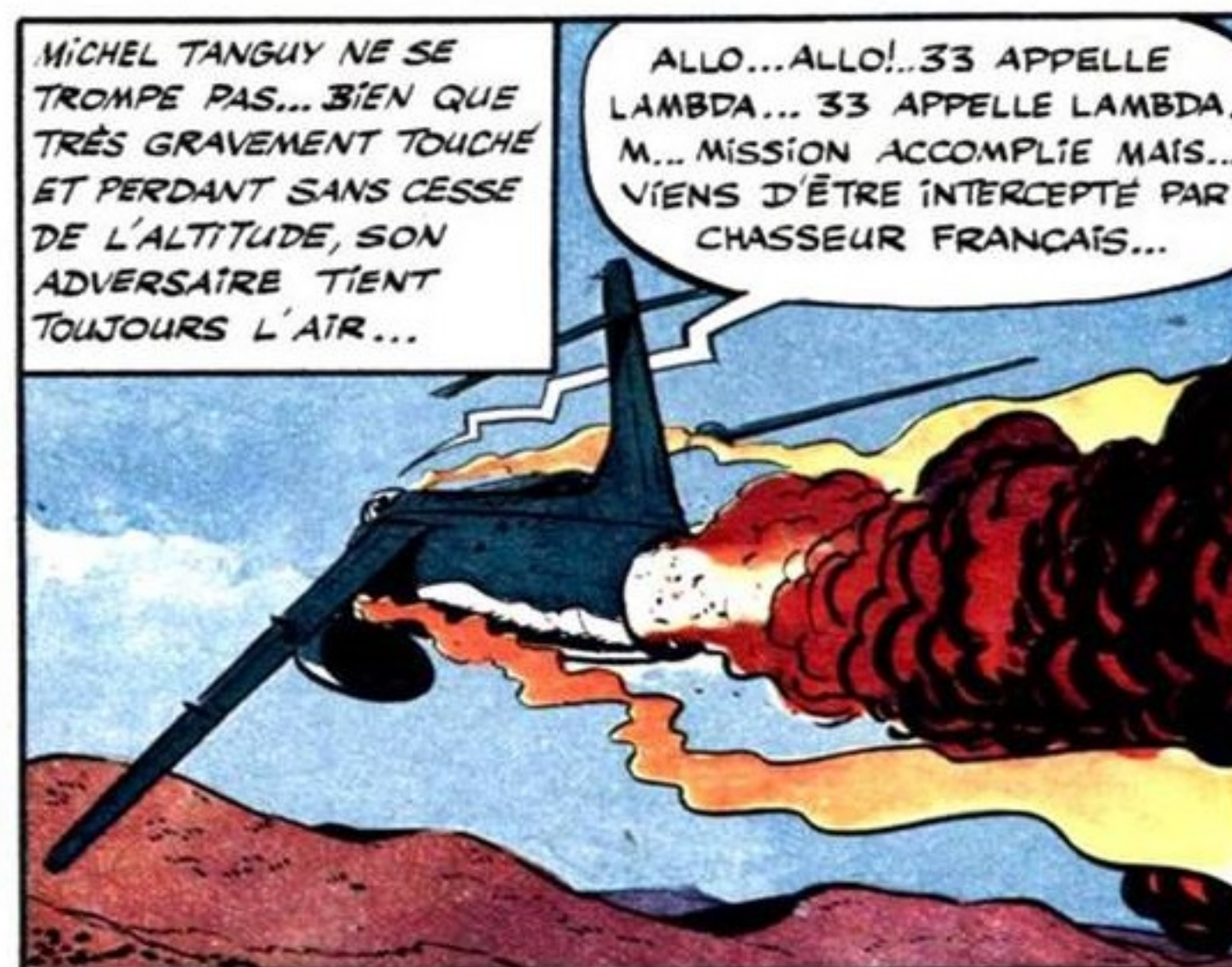


HEIN!

46.B

l'école des aigles

RESUME. — Michel Tanguy et Laverdure, touchés en combat, contre un « Jet » inconnu, au-dessus de l'Anti-Atlas, tentent un atterrissage de fortune sur un lac gelé ; aussitôt, la glace se rompt.





l'auto



LA REVUE DES VOITURES



Au moment de la capitulation allemande, en 1945, les troupes françaises avaient offert au général de Gaulle la Mercedes de Goebbels, saisie dans un des garages de Hitler.



Cette Morsch spéciale avait appartenu à Hitler, et l'on vit le général de Gaulle s'en servir encore en 1952, ayant placé son fanion personnel à la place de celui du führer allemand.



Puis ce fut la 15 CV personnelle du général qu'on voit ici en 1957, lorsque les journalistes la poursuivaient à 135 à l'heure sur la route de Colombey-les-deux-Eglises.



Voici la Citroën spéciale décapotable — celle qui possède un siège arrière éleveur — et dont le général ne se sert que par courtoisie pour ses hôtes, ici, le président Eisenhower.

Qui dit « 14 juillet » pense « revue » et, pour nous, dans cette page auto, il ne peut s'agir que de revue motorisée, ce qui tombe très bien à une époque où notre République est dirigée par un apôtre de la motorisation, le général de Gaulle.

Nous allons donc profiter de ce 14 juillet au cours duquel le Président de la République va passer les troupes en revue, pour passer, nous, la revue de ses voitures. Le général de Gaulle, s'il ne conduit pas lui-même, est certainement l'un des chefs d'Etat qui roule le plus. Tous les journalistes se souviennent de ces courses échevelées qu'il fallait livrer derrière une 15 CV Citroën noire qui fonçait entre Paris et Colombey-les-deux-Eglises...

Par contre, si le général aime aller vite d'un point à un autre — et peut-être parce qu'il aime aller vite — il n'a pas d'affection particulière pour les grosses voitures à carrosserie spéciale. La voiture qu'il préfère, après sa 15 personnelle qui sommeille encore à Colombey, est sa D.S. Prestige décapotable, véritable bureau roulant. Il y dispose de la radio, du téléphone et d'un dictaphone. Le général a toujours été un fidèle de Citroën.

Pourtant, depuis quelque temps, le général emploie de plus en plus souvent une Simca « Présidence » — cela va de soi — décapotable, celle utilisée récemment lors de la visite de M. Khrouchtchev.

Son histoire est d'ailleurs assez amusante, car c'est un peu par hasard que cette voiture est née. Simca avait présenté sa



Le parc de l'Élysée comprend également trois DS, dont la découvrable (ci-dessus) celle que préfère le Président pour ses voyages. Le fanion a été brodé par Mme de Gaulle.



... A TOUS LES PILOTES ...
... A TOUS LES PILOTES ...

Voici un second message pour ta maman.

Fais route vers elle dans les plus brefs délais
pour le lui transmettre.

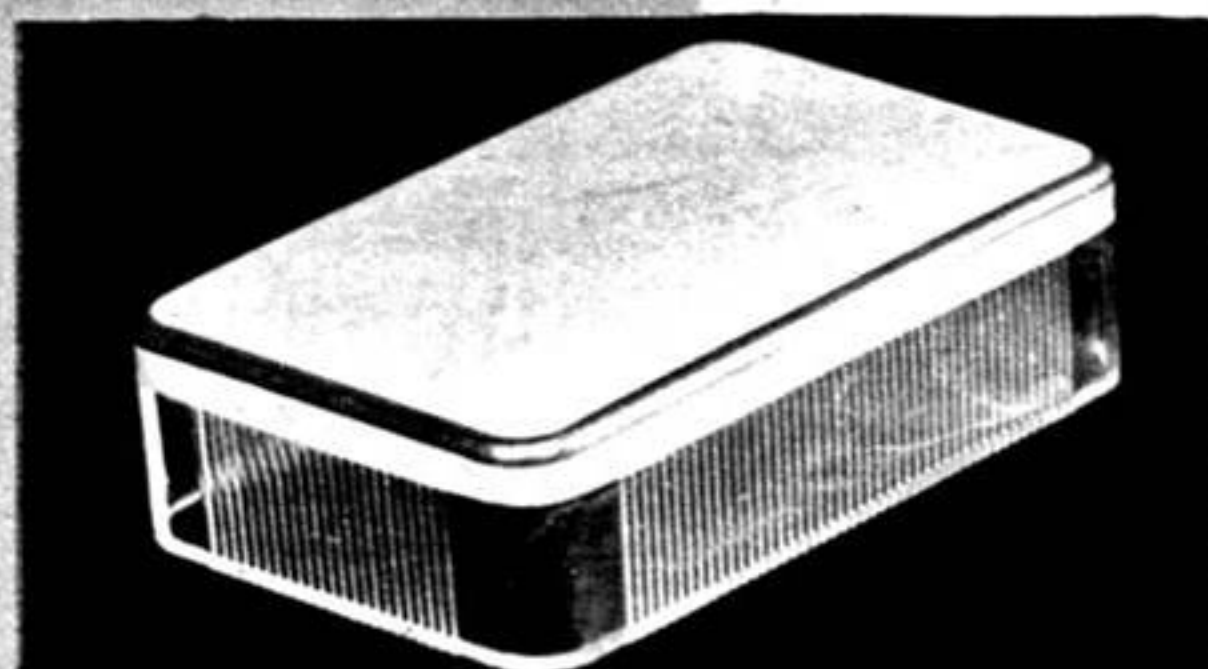
Madame, ce nouveau message vous apporte
encore une offre intéressante :

Votre fournisseur habituel
vous remettra gratuitement
une jolie boîte à savon
pour l'achat
de 3 gros MONSAVON

Bouquet

chez votre fournisseur habituel.

Bien pratique, ... cette boîte :
elle est incassable
et peut contenir un gros savon.
Excellent, ... ce MONSAVON
Bouquet :
sa glycérine protège la peau,
son parfum est frais et délicat
et il est doux, doux, doux...
car il est au lait et à la lanoline



DU GÉNÉRAL DE GAULLE

Présidence en pensant aux présidents de conseils d'administration, aux importants hommes d'affaires et croyait avoir réalisé là, une belle voiture « de maître », sans plus. Et puis, c'est un gouverneur de territoire d'outre-mer qui acheta une Présidence et la fit « couper » pour avoir une découpe. L'idée était bonne, et, c'est ainsi que Simca fit cette Super-Présidence sur laquelle est posée maintenant la grosse cocarde tricolore ovale...

UN VÉRIN POUR LES ACCLAMATIONS

Mais, bien sûr, c'est aussi la fameuse Citroën spéciale qui vous intéresse, celle qu'utilisa le président Eisenhower lors de la récente conférence au sommet. Eh bien, si vous êtes observateurs, vous vous apercevrez qu'il y a deux exemplaires de cette Citroën.

La première avait été réalisée par le carrossier Franay pour le président Coty en 1955 : elle pèse deux tonnes et est particulièrement luxueuse, véritable voiture « presse-houtons » avec plus de dix petits moteurs

électriques accessoires. Quant au châssis et au moteur, ce sont ceux de la 15 classique.

L'autre voiture, également Citroën, est signée Chapron, et elle est décapotable, mais sa grande particularité est un astucieux système de vérin hydraulique branché sur la suspension oléo-pneumatique et qui permet au chauffeur de faire littéralement monter ou descendre son illustre passager de près de trente centimètres. Lorsque la foule réclame l'homme d'Etat qui est assis derrière, le chauffeur appuie sur un bouton, et la banquette monte. Le général de Gaulle n'apprécie guère ce système. A noter également que la boîte de vitesses comprend une « vitesse de défilé » permettant, sans que l'embrayage patine, de rouler très doucement.

Mais, répétons que le général de Gaulle, automobiliste moderne, n'aime guère se servir de ces lourdes voitures. Il préfère nettement les voitures décapotables, sur lesquelles il fait adapter une solide barre d'appui et d'où, debout, il se sent en contact direct avec la foule...

Et maintenant, passons la revue, en photos, des voitures du président.

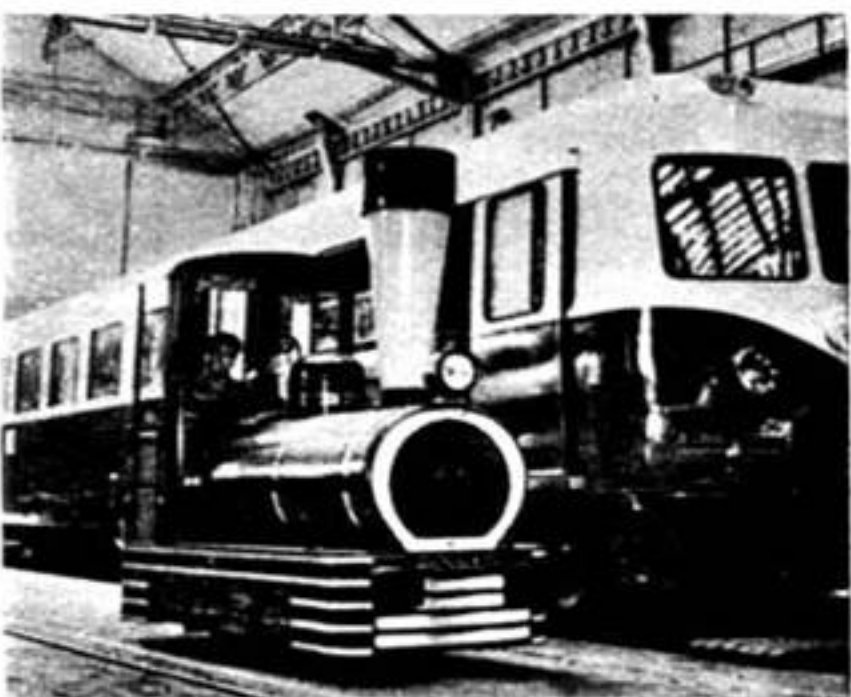


La nouvelle « Présidence » du Président a été inaugurée par M. Khrouchtchev, qui a été très satisfait lorsqu'on lui a expliqué qu'il s'agissait d'une voiture (presque) normale. La création de ce modèle est le résultat d'un hasard, d'une idée originale. A l'origine, voiture fermée, un gouverneur de Territoire d'outre-mer la fit « couper » pour en faire une découpe.

P.N.E.U.M.A.T.I.Q.U.E.S.

Record au Brésil : Willis - Overland, qui fabrique des Dauphines, des Jeeps et des Aéro-Willys, a fabriqué, durant les trois derniers mois, 18 v véhicules par heure de travail.

Les 7 nouvelles petites locomotives genre « Par-West » du jardin d'acclimatation sont animées par un moteur Renault Transfluide, et ont été construites dans le même atelier que les véritables autorails.



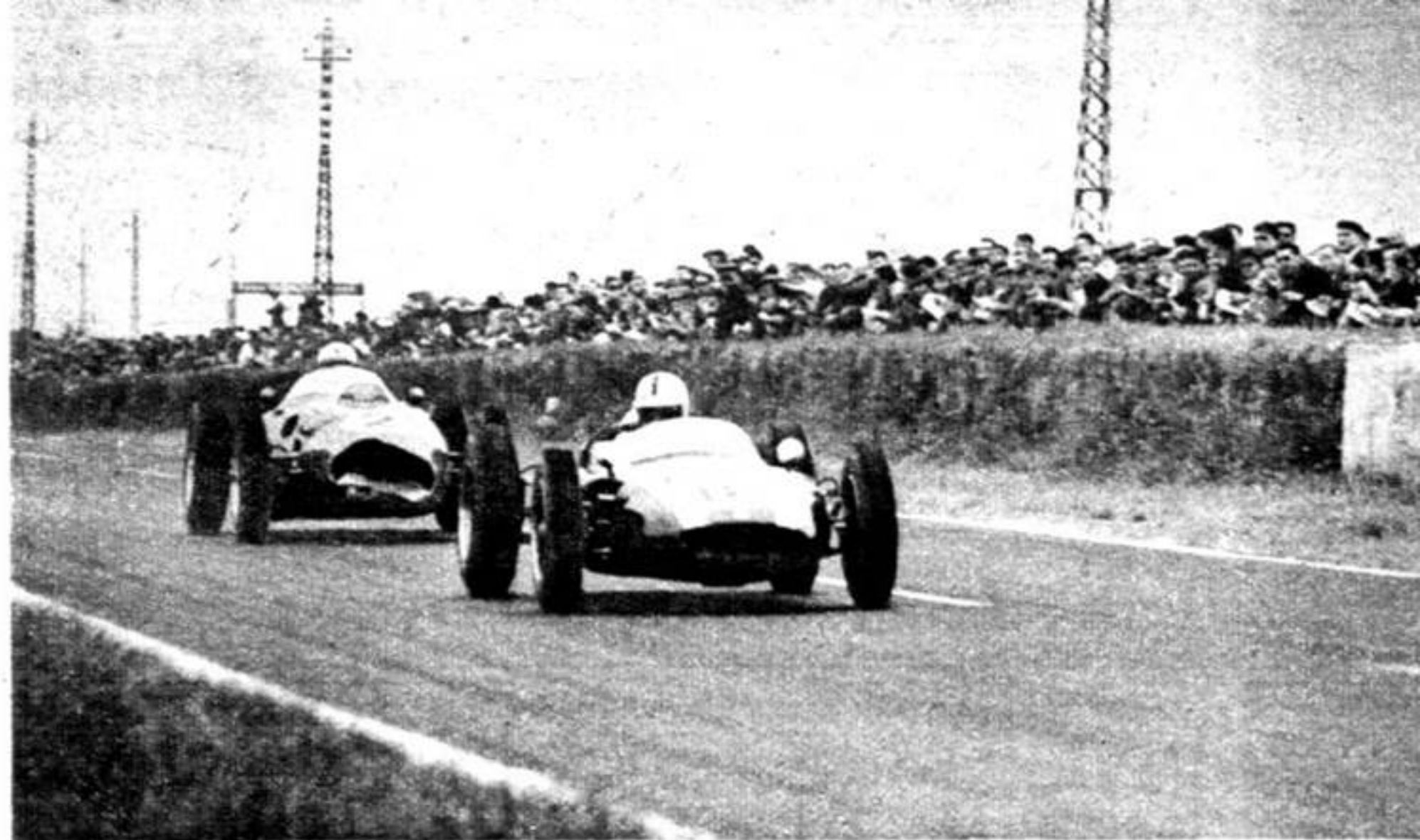
M. Peugeot - qui roule en Aston - Martin - a annoncé que le chiffre d'affaires de sa société atteignait 17,7% du total de l'industrie automobile. D'autre part, la 404 sort à raison de 17 par heure et les délais sont déjà de cinq mois.

Le plus gros bulldozer du monde, qui est actuellement en France, pèse 58 tonnes, fait 8 m,30 de long, développe 600 CV et ses pneus font plus de 2 m. de haut. Pourtant, sur route, il se déplace à 55 km à l'heure.



Il faut qu'une caisse soit ouverte ou fermée : M. Pierre Dreyfus, grand « patron » de la Régie Renault, est arrivé à Monaco, invité par M. Kroutchev, quelques jours après la caisse contenant la Floride offerte au 1er Soviétique, et qui n'avait pas encore été ouverte.

Le Grand Prix du Maroc, comptant pour le championnat du monde, est annulé pour cette année.



UN ACCIDENT LUI DONNE LA VICTOIRE

La plupart d'entre vous ont suivi le Grand Prix de Reims, comptant pour le Championnat du Monde, et savent comment Jack Brabham, actuel champion du Monde, a gagné magistralement en pulvérisant tous les records... Mais ce que beaucoup ignorent, c'est que la moyenne sensationnelle de 217,354 km/h a été obtenue — ainsi que le disaient les deux coureurs le lendemain — grâce à Phil Hill, qui suivait Brabham comme son ombre et l'a tout à coup « poussé un grand coup »... Sans se démonter, celui qu'on surnomme le « père tranquille de l'automobile », profita

de cette poussée pour accélérer et faire un temps que personne ne pensait possible.

Et le pauvre Phil Hill, la calandre de sa voiture abîmée, devait abandonner six tours plus tard, après avoir aidé son « ennemi » (et néanmoins ami) à accomplir un exploit.

On voit, sur notre photo, Brabham immédiatement après le choc, fonçant à près de 300 à l'heure, surveillant Phil Hill dans son rétroviseur, et vous imaginez certainement la dose de sang-froid qu'il faut avoir pour se tenir d'aussi près à ces vitesses.

SUR 1293 M.

OPÉRATION AUTO-CRITIQUE

En décembre 1959, la rupture du barrage de Fréjus — cette catastrophe nationale — a provoqué la mort de 500 personnes.

Or, chaque jour en France, se produisent des accidents parfaitement prévisibles et qui n'ont rien d'exceptionnel mais qui provoquent un nombre de morts équivalant dans une année à 25 « Fréjus » ou, si l'on préfère, à deux « Fréjus » chaque mois.

Ces 25 « Fréjus » annuels, ce sont les accidents de la route qui en sont la cause. Tout a été dit et écrit sur ce problème.

Mais personne, jusqu'ici, n'avait songé à demander aux automobilistes d'expliquer eux-mêmes les raisons de leur imprudence. C'est ce qu'a essayé de faire l'équipe de Dix Millions d'Auditeurs de Radio-Luxembourg avec l'opération « Auto-Critique » pour laquelle Jean-Pierre Farkas et Christian Brincourt ont, en trois jours, parcouru 5 000 kilomètres sur les routes de France.

C'est un fait divers qui nous a donné l'idée de cette opération « Auto-Critique ».

Le 20 juin, un jeune homme de 16 ans, Jean Gérard, circulait dans les rues de Caen sur son cyclomoteur. A un croisement le jeune homme a commis, involontairement peut-être, une infraction grave : il a refusé ou oublié de laisser la priorité à un car du service urbain. Le chauffeur du car s'est fâché, bien sûr. Revenu à la hauteur du cycliste, il l'a serré contre le trottoir en se disant :

— Tu m'as eu, je vais t'avoir à mon tour.

Malheureusement, le conducteur du car avait mal calculé sa queue de poisson volontaire. Le jeune garçon, jeté à terre, a été tué sur le coup.

Et c'est avec la plus grande sincérité que le conducteur du car, un fort brave homme au demeurant, a dit au milieu de ses larmes :

— Je ne voulais pas le tuer.

Bien sûr, qu'il ne voulait pas le tuer. Nous le savons bien ; c'est une chose évidente.

Le jeune Jean Gérard est mort à 16 ans, victime tout simplement de son imprudence et victime, aussi, de la bêtise, il faut employer le mot, et du manque de sang-froid du conducteur de l'autocar.

C'est après avoir lu ce fait divers que dans l'équipe de Dix Millions d'Auditeurs, nous nous sommes posé cette question : Pourquoi le chauffeur du car a-t-il fait cela ? Pourquoi, sur la route, des gens font-ils ce qu'ils ne feraient pas normalement ailleurs ?

Quand, dans la rue, quelqu'un vous marche involontairement sur le pied ou vous bouscule, vous ne le rattrapez pas pour le gifler ou lui donner des coups à cause d'une simple maladresse. Quand un ascenseur peut tout juste contenir 3 personnes, vous n'essayez pas d'y pénétrer à 5 ou 6.

Alors, pourquoi, sur la route, l'automobiliste se comporte-t-il d'une façon si stupide et si imprudente ?

C'est ce « pourquoi » que Jean-Pierre Farkas et Christian Brincourt ont, avec l'aide des gendarmes, posé, pendant trois jours, aux automobilistes qu'ils ont surpris en flagrant délit d'imprudence grave.

Un conducteur double dans un virage sans visibilité en franchissant la ligne jaune. A la question « pourquoi » il répond : « Je n'ai

pas conduit depuis 8 ans et je ne savais pas à quoi servent les lignes jaunes. »

A l'entrée de Fontainebleau, sur une route couverte de gravillons, une jeune femme au volant d'une voiture légère roule à 110-120 kilomètres/heure. Le moindre coup de frein et c'est l'accident. Elle est rattrapée après une poursuite de 10 km et répond : « Je ne pensais pas que je risquais un accident, de toute façon ça n'a pas d'importance, je suis assurée. »

A la sortie d'Aubergenville, une 2 CV gravit péniblement la côte derrière un poids lourd qu'elle essaye pourtant de doubler juste dans un virage. Dans la voiture, il y a 3 enfants. Arrêtés par les gendarmes et par Jean-Pierre Farkas, le conducteur proteste de sa bonne foi : « Mais enfin, monsieur, je n'allais tout de même pas attendre 10 km pour doubler ce camion. »

Une conductrice a franchi un carrefour dangereux sur la nationale 7 sans respecter le signal « stop » qui lui ordonnait de s'arrêter avant de s'engager. A la question « pourquoi ? » elle a répondu avec la plus grande bonne foi : « Je vous demande pardon, mais je bavardais avec mon amie et je n'ai vraiment pas vu le panneau. »

Un automobiliste traverse à 110 kilomètres à l'heure les faubourgs de Mantes. Christian Brincourt lui pose la question :

— A 110 kilomètres à l'heure, monsieur, quelle distance vous faut-il pour vous arrêter ?

— 20 mètres peut-être.

— Non, monsieur, il vous faut 100 m au moins.

— Ah, s'étonne le conducteur, je n'aurais pas cru.

L'opération « auto-critique » aura donc fait apparaître clairement que les accidents de la route ont deux causes principales : l'ignorance des uns et la folie des autres.

On ne peut, hélas ! rien faire contre les fous sinon les punir, et sévèrement, quand on les rencontre, et les gendarmes n'y manquent pas.

Pour ce qui est de l'ignorance, c'est un mal dont on peut facilement guérir et il est certain que les jeunes gens qui seront les conducteurs de demain, seront au volant de leur voiture d'excellents « pilotes ».

Armand JAMMOT.

POUR AVOIR 10 DE CONDUITE

Une leçon de conduite, ou plutôt un conseil que bien des parents nous ont demandé et qui, à notre avis, ne sera

jamais assez répété à nous qui faites de la bicyclette en ville : un double conseil donc :

CE QU'IL FAUT FAIRE

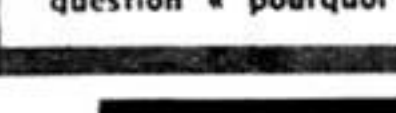
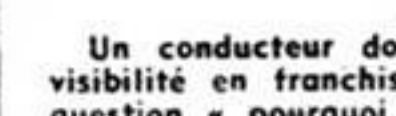
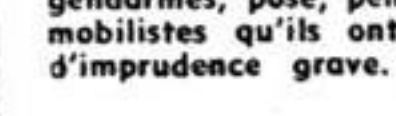
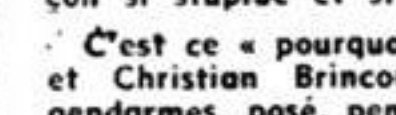
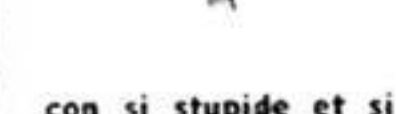
Vous qui êtes sur deux roues, et vous qui êtes confortablement assis entre quatre roues, pensez les uns aux autres. Avant d'ouvrir votre portière — et surtout les jours fériés, comme ce 14 juillet, au cours desquels des spectacles, ou les attractions populaires du soir, distraient les gens — n'hésitez pas à bien regarder si un cycliste ou un vélomotoriste n'arrive pas, car tous ne pensent pas à se méfier.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

Car si, égoïstement, vous ouvrez votre portière, non seulement vous serez dans votre tort, mais surtout vous risquez de causer des blessures coupantes graves...

Quant à vous, peut-être serez-vous dans votre droit, mais, croyez-nous, être dans son droit à l'hôpital n'est pas une réussite lorsque cela peut être évité par un peu d'attention, vous ne pensez pas ?...





Ivanhoe

Texte de BERNARD LEROY

RESUME. — La seconde journée du tournoi d'Ashby se déroule en présence du prince Jean. Les épreuves se succèdent, et le Desdichado, triomphant jusqu'alors, se trouve en difficulté. Un chevalier noir vient à son secours.

d'après WALTER SCOTT
Dessins d'ANTONIO PARRAS

IL ÉTAIT TEMPS. FRONT DE BŒUF ATTAQUE À SON TOUR LE MYSTÉRIEUX CHEVALIER.

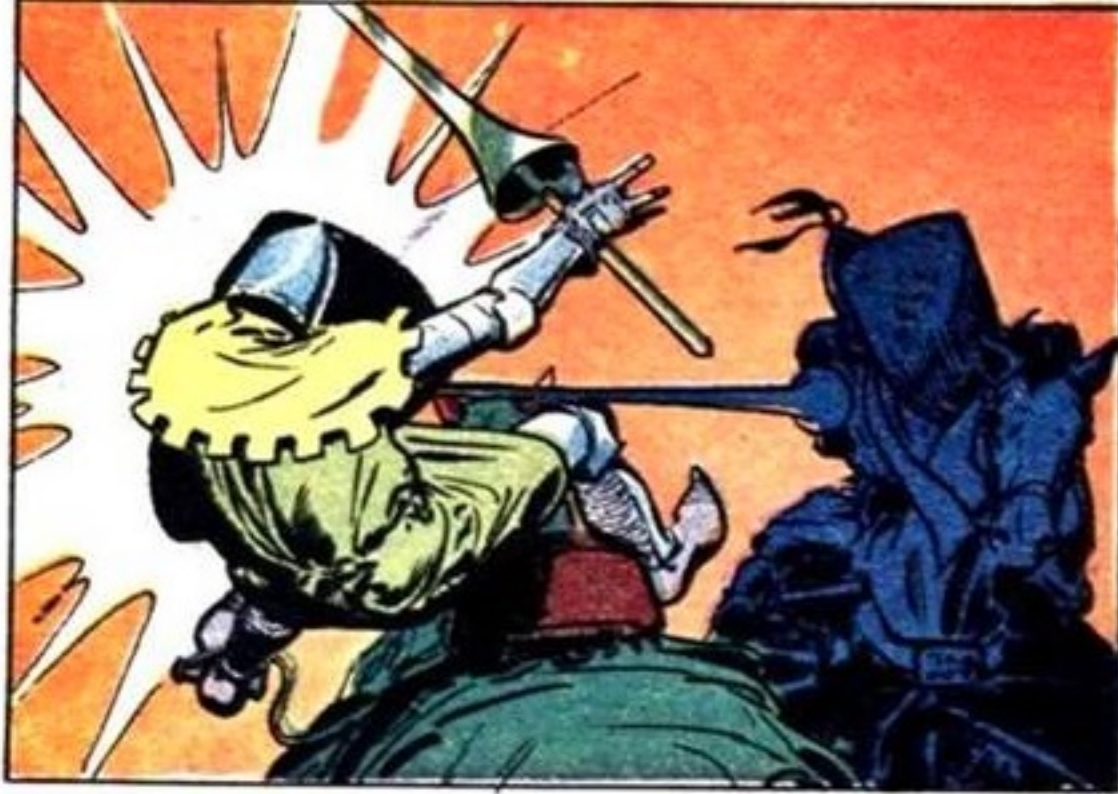


DESDICHADO, A LA RESCOUSSE!!!

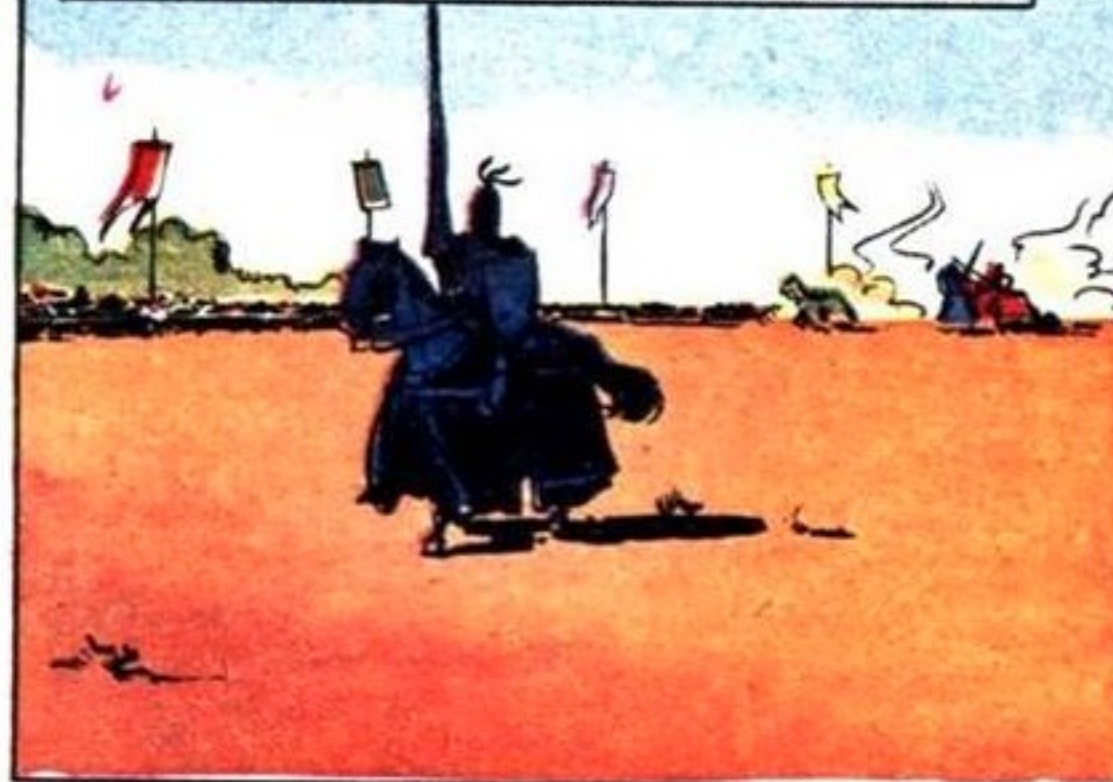
EN UN ÉCLAIR LE NOIR FAINÉANT EST SUR LUI ET LE FAIT ROULER DANS LA POUSSIÈRE.



QUELQUES SECONDES PLUS TARD, ANTHELSTANE SUBIT LE MÊME SORT.



APRÈS QUOI NONCHALAMMENT LE NOIR FAINÉANT GAGNE L'EXTREMITÉ DU CHAMP CLOS.



LE DESDICHADO ET BOIS GUILBERT DEMEURENT SEULS, FACE À FACE.



ET LA SUITE SE DÉROULE EN L'ESPACE DE QUELQUES SECONDES.



PLUS ÉMU DU SORT DU TEMPLIER, QU'IL NE L'AVAIT ÉTÉ TOUT À L'HEURE DE CELUI D'UN HOMME ASSAILLI DE TROIS CÔTÉS, LE PRINCE JEAN LANCE SON BÂTON DANS L'ARÈNE.



LE VAINQUEUR DE CETTE JOURNÉE EST LE NOIR FAINÉANT!

MAIS... LE DESDICHADO VIENT DE JETER À TERRE SIX ADVERSAIRES ET DE DESARÇONNER LEUR CHEF!



J'AI DIT : LE NOIR FAINÉANT!

LE NOIR FAINÉANT EST INTROUVABLE!



JE ME SUIS DENSEIGNÉ, MONSIEUR... CERTAINS ASSURENT AVOIR VU LE NOIR FAINÉANT S'ENFONCER DANS LA FORÊT.

QUELLE CONTRARIÉTÉ !... ME VOILA CONTRAINT DE COURONNER CET INSOLENT DESDICHADO !...



CHEVALIER DESHÉRITÉ, PUISQUE TEL EST LE SEUL NOM QUE TU VEUILLES FAIRE CONNAÎTRE, TU AS DROIT À RECEVOIR DES MAINS DE LA REINE DE LA BEAUTÉ ET DES AMOURS, LA COURONNE QU'A MÉRITÉE TA VALEUR.

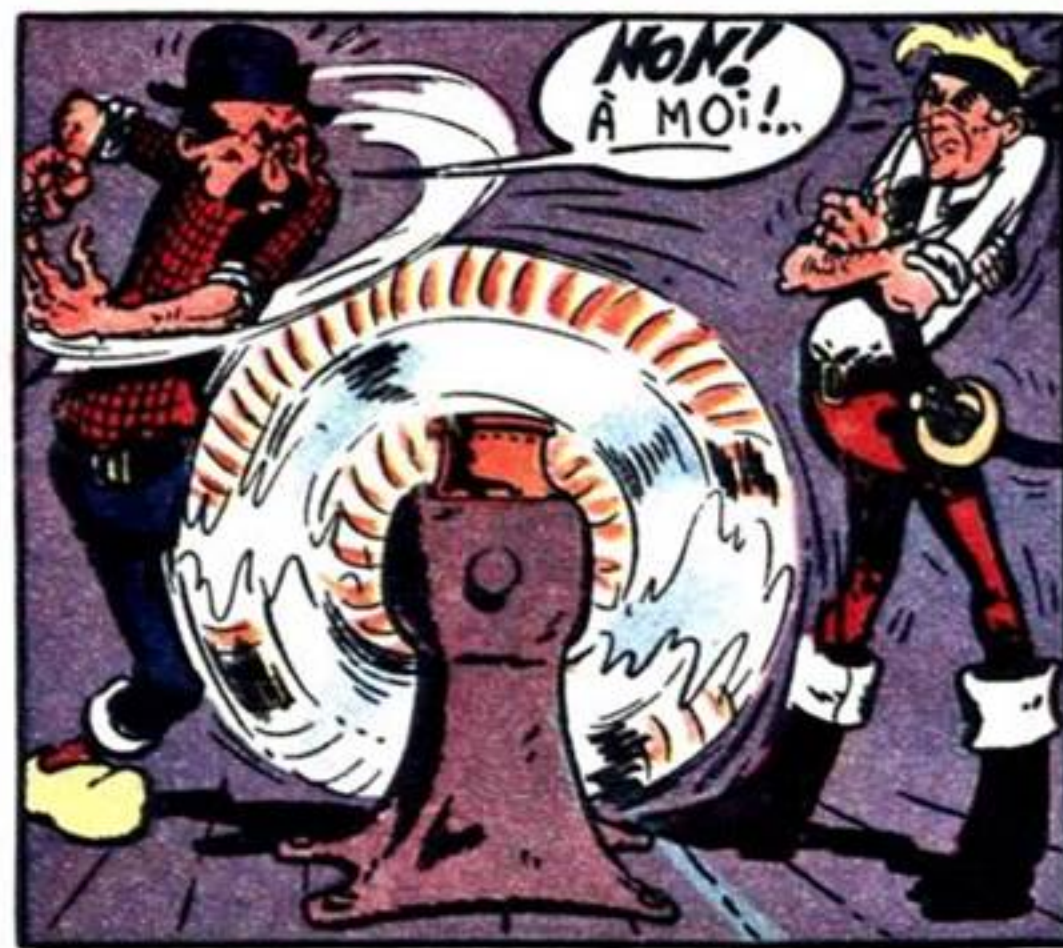
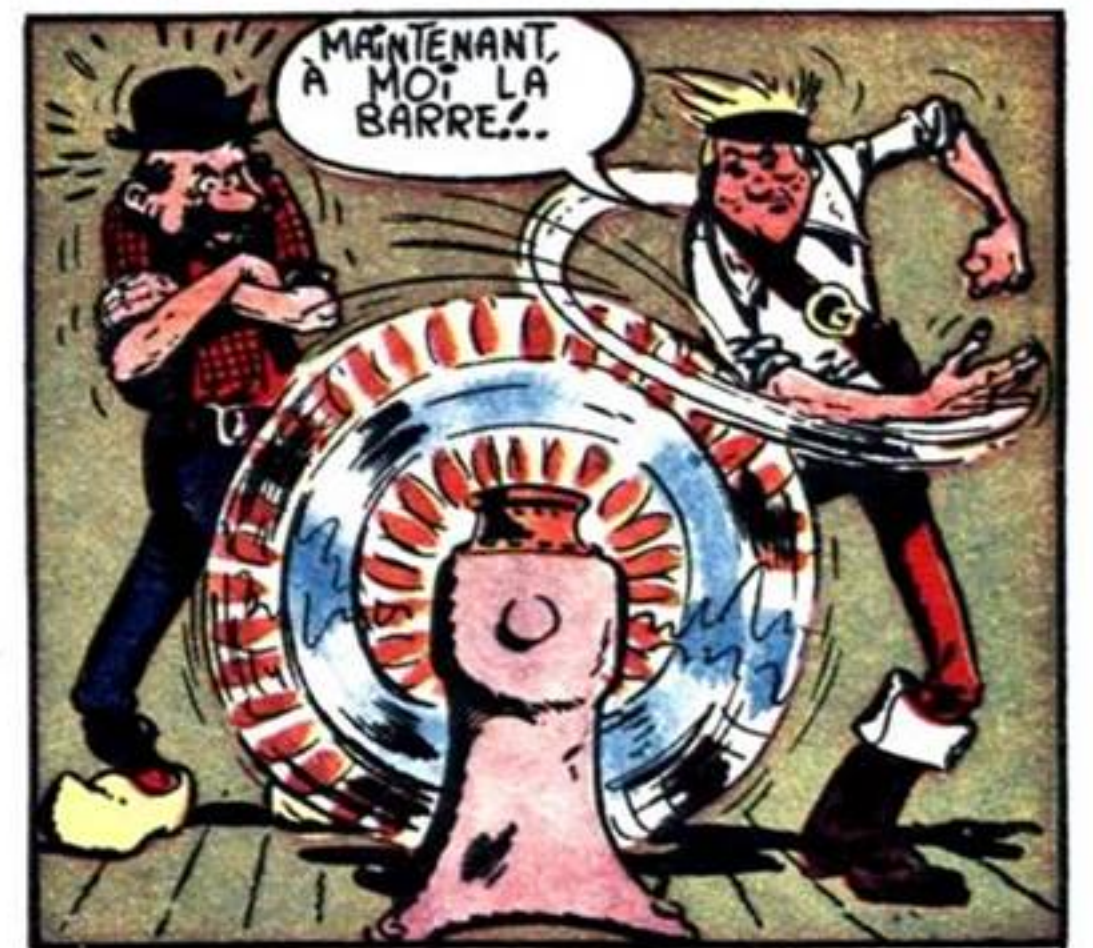
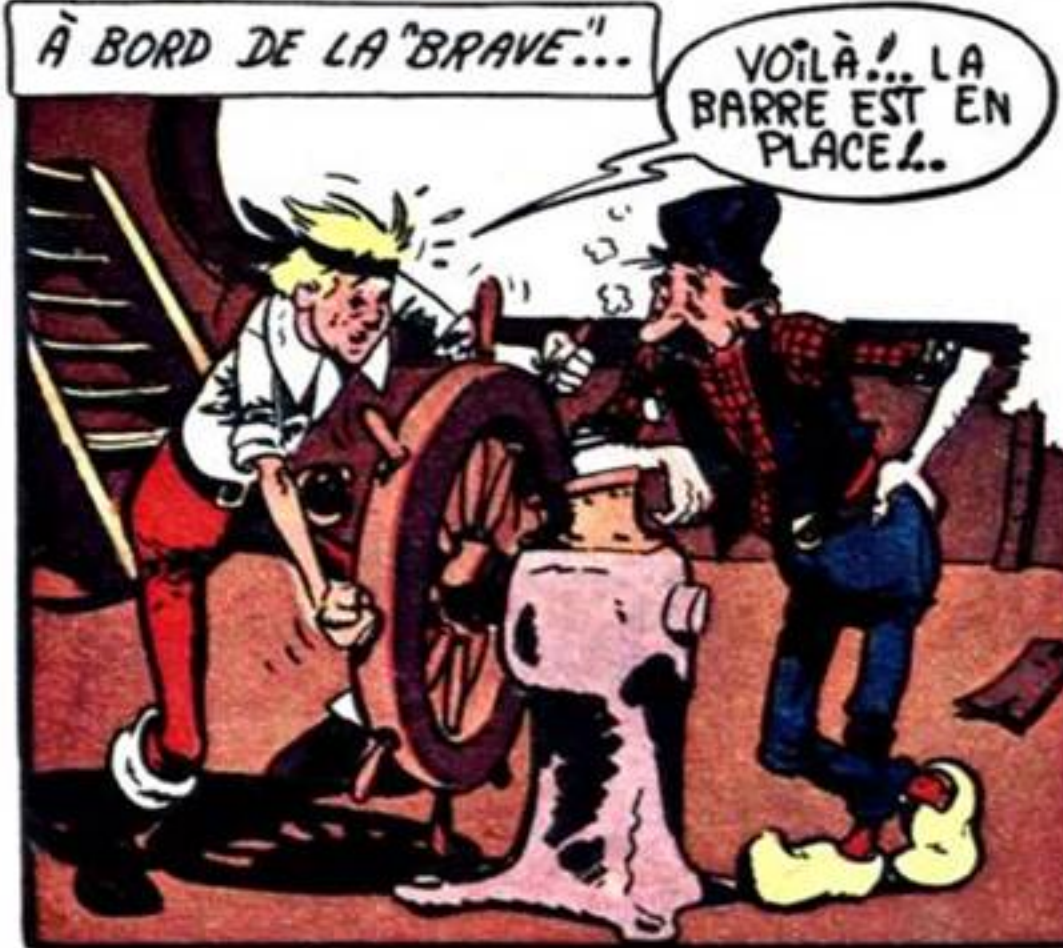
HONNEUR AU BRAVE ! GLOIRE AU VAINQUEUR!



Jehan Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY

RESUME. — Barbe Verte a engagé le combat avec Soupolet. Le terrible pirate est surpris par les étranges manœuvres de son adversaire. L'équipage de la Brave n'est pas très au point.



Le Capitain

D'APRES LE FILM D'ANDRE HUNEBELLE, TIRE DU ROMAN DE MICHEL ZEVACO, ADAPTATION DE G. FONTENELLE

RESUME. — François de Capestang a décidé d'aller à Paris demander au roi l'autorisation de former des compagnies pour lutter contre les bandes qui dévastent le pays.





Esso Junior

GILLES rampa jusqu'à l'extrême avant du petit voilier, entoura solidement le foc de son bras gauche et s'efforça d'observer l'horizon, malgré les reflets éblouissants de cette mer tropicale.

— Pas d'île en vue ! cria-t-il, dépit. Papa, tu t'es trompé dans tes calculs.

— Rébellion à bord ? répliqua l'ingénieur Fabert. Matelot, je vais te mettre aux fers et plus vite que ça.

— Papa... pardon ! Commandant, tu as pris le sud pour le nord, et voilà tout !

— Ouvre tes yeux de terrien indéfectible et regarde toute la Floride étalée devant toi : Key West sur tribord, le cap Sable devant ton nez...

— D'accord ! Mais l'île ? Depuis notre départ de Cuba tu me promets une île « pas comme les autres » et je ne vois rien venir.

— Et si tu prenais les jumelles ?

Gilles observa de nouveau et ne vit rien.

— Un quart à gauche, dit son père.

— Quoi ! Là ? Cette espèce de piquet ? C'est une vulgaire bouée...

— Sur cette bouée, dit Fabert d'un ton rêveur, vivent en permanence vingt-quatre hommes, munis d'un matériel hôtelier digne d'un palace, fauteuils profonds, bar climatisé et musique douce... Pendant les heures de travail, ces vingt-quatre villégiatés se livrent à un étrange passe-temps : ils laissent descendre une sorte de vilebrequin au-dessous d'eux et ils percent le fond de la mer...

— Une plate-forme de forage sous-marin ! s'écria Gilles.

— Voilà l'île que je t'avais promise mon garçon. Nous y serions déjà si la brise ne manifestait pas cette mollesse exaspérante... Tire-moi un peu sur cette écoute, merci. Dans une petite demi-heure nous serons les hôtes de Chabal.

— Le gouverneur de l'île ?

— Oui... C'est-à-dire le maître-forger. Je le connais bien. Il va en pousser des jurons en nous voyant ! J'ai pris grand soin de ne pas le prévenir...

La « petite demi-heure » dura environ quarante-cinq minutes. Gilles voyait s'élever devant lui, avec lenteur, une estrade géante, posée à dix mètres au-dessus de l'eau sur des pilotis. Ancré à proximité, un navire tout plat restait étrangement immobile. Au-dessus de la plate-forme, un énorme derrick se dressait comme un donjon. « C'est un des plus hauts que j'aie vus », murmura Gilles. Fabert ne répondit pas.

— Et toi, papa ?

— Bizarre, tout de même. On ne voit pas un chat. On n'entend pas le battement des dièsses.

— Ils sont peut-être en train de déjeuner. Sûrement pas... Il y a trois équipes et ils forent vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Mais regarde, pas de doute : le derrick est arrêté. Une avarie, je suppose. Ho ! Hé !

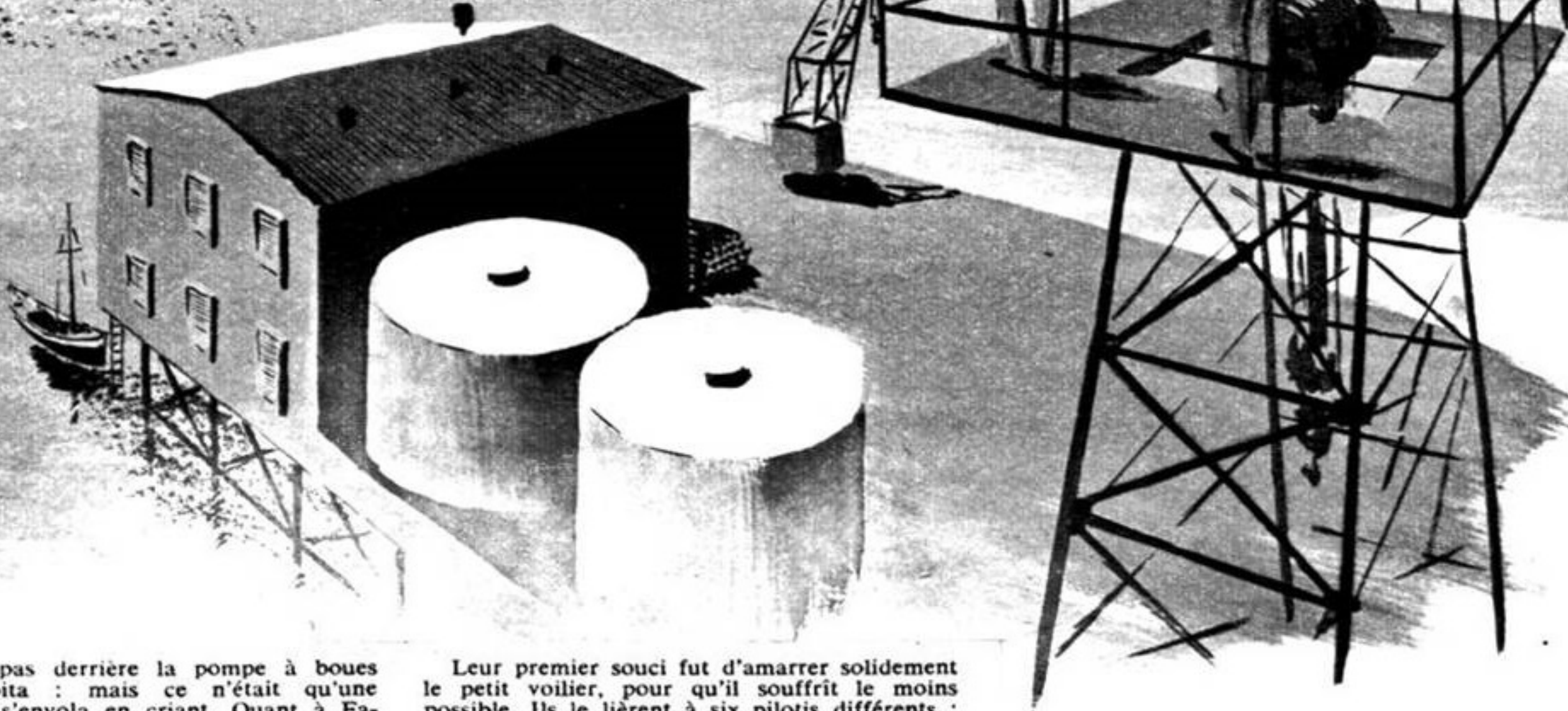
Pas de réponse. L'« île » était maintenant toute proche. Gilles et son père eurent beau s'efforcer, personne ne se montra sur la plate-forme ni sur le navire. Ils manœuvrèrent pour engager leur voilier entre deux petites jetées métalliques, mirent en panne et s'arrêtèrent solidement à deux pilotis ; puis, intrigués, ils gravirent l'échelle.

La plate-forme était déserte. Gilles crut

une aventure de Gilles Feu Vert

Ile en perdition

par Jean-Marie LAONNEC



entendre un pas derrière la pompe à boues et se précipita ; mais ce n'était qu'une mouette, qui s'envola en criant. Quant à Fabert, il s'approchait du poste et secouait vainement la porte : elle était verrouillée.

— Je ne pensais pas que le forage fût déjà terminé, dit-il. Enfin, peut-être qu'ils n'ont pas réussi à trouver l'huile (1), et voilà une plate-forme qui n'aura servi à rien... Ou bien, une grosse avarie, je ne sais pas... Tant pis, Gilles, j'aurais aimé te montrer tout cela en marche, mais c'est manqué. Redescendons vite à notre bord ; avec le peu de vent qu'il fait, nous mettrons bien quatre heures à rejoindre la côte.

Gilles se promenait autour du derrick à petits pas, sourcils froncés. Dans tout ceci, « quelque chose n'allait pas ». Quoi ? La chaleur était accablante : comme il se penchait pour observer le navire ancré à cent brasses, sa sueur coula devant ses yeux.

— Gilles ! Viens vite ! appela l'ingénieur, au niveau des vagues.

— Attends, s'il te plaît, cria Gilles.

Il s'efforçait de penser vite. Pourquoi ces installations abandonnées ? Pourquoi cette chaleur extraordinaire — même sous les tropiques ? Et pourquoi, surtout, le bateau plat avait-il jusqu'à cinq ancres mouillées, du seul côté qu'il pouvait voir ? Un tel luxe de précautions parut à Gilles inquiétant et même dramatique.

— Gilles ! Gilles ! Je t'attends ! Où es-tu ?

— Au sommet du derrick ! hurla Gilles.

En effet, il avait escaladé l'échelle verticale en quelques secondes. Son père allait répliquer de sa voix de commandement, mais un cri de Gilles lui coupa le souffle :

— Alerte ! Un petit nuage très noir au sud-ouest !

Fabert resta éberlué, le temps d'avaler sa salive, puis bondit sur la plate-forme, et, de là, à la pointe du derrick où il retrouva son fils qui lui passa les jumelles. Il ne lui fallut qu'un regard pour être fixé.

— Eh bien, dit-il posément, c'est un cyclone, et il nous arrive droit dessus.

(1) « Huile » = « pétrole » dans le langage des foreurs.

Leur premier souci fut d'amarrer solidement le petit voilier, pour qu'il souffrit le moins possible. Ils le lièrent à six pilotis différents : le mât couché, les voiles pliées, il aurait peut-être une chance d'éviter l'écrasement.

— Dire que je voulais repartir, murmura l'ingénieur... Mon garçon, je crois que le « feu vert » a brillé juste à temps cette fois-ci. Sur cette coque de noix, nous n'aurions pas tenu une demi-minute.

— C'est cette profusion d'ancres sur le bateau plat qui m'a mis la puce à l'oreille, dit Gilles. Et la chaleur.

Ils remontèrent. Le petit nuage couvrait maintenant les trois quarts de l'horizon : le soleil commençait à pâlir. Un bruissement doux se faisait entendre. Les pilotis frémissaient...

— Mettons-nous à l'abri, dit Fabert. Il est temps.

Ils retournèrent à la porte du poste, tournèrent le loquet en tous sens, poussèrent, tirèrent... Peine perdue.

— Tant pis, Gilles, dit l'ingénieur. Enfonçons la porte. Chabal n'avait qu'à penser aux naufragés !

Ils se jetèrent sur le vantail, trois fois, avec ensemble, et n'aboutirent qu'à se fouler à demi l'épaule.

— C'est armé de métal, gronda Gilles. Et toutes les fenêtres ont leurs volets fermés ! Le vent se lève : nous allons être enlevés comme des fétus de paille !

Le derrick se mit à chanter. Chaque poutrelle avait sa note : cela commençait très doux, très grave, et s'achevait en sifflement strident. Le nuage noir était devenu énorme : il approchait à une vitesse affolante, précédé d'une houle de plus en plus creuse. Enfin il se jeta sur la plate-forme. Brutalement, tout fut noir : la danse se déchaina.

— Vite, Gilles ! cria Fabert à l'oreille de son fils. Prend ce filin, attache-toi !

Blottis l'un près de l'autre, ils s'amarrèrent à la petite passerelle des dièsses. Le carénage des moteurs atténuait un peu le « plein fouet » du vent, et cependant, ils reçurent tout de suite d'énormes gifles. Des embruns vengeurs commencèrent à voler en paquets dans les superstructures : ils retombaient en cas-

cadés sur les deux naufragés qui se mirent à grelotter.

— Claquer des dents en plein golfe du Mexique ! fit Gilles dans une accalmie. C'est un comble !

— Tant qu'il n'y a rien de pire...

— Quoi, par exemple ?

— Des vagues de dix mètres. La plate-forme serait balayée.

D'énormes coups sourds, qui ébranlaient tout l'ouvrage, leur firent instinctivement serrer leurs mains sur la rambarde.

— Les lames, cria Fabert.

Sous eux, les lames puissantes, parties des rivages de Cuba, tentaient de formidables coups de bélier sur les pilotis. Le vent semblait faire son possible pour leur faciliter l'ouvrage : il insistait sur les points faibles, rompait des filins qu'on entendait claquer comme des cordes de guitare, sifflait, hurlait, aboyait, éclatait de rire. Un palan, tout là-haut, se décrocha et vint s'écraser dans un bac : Gilles et son père furent criblés de petits éclats. Une poutrelle vint donner dans le filtre à boues comme une matraque : des morceaux de carter, des plaques, des tubes brisés se mirent à rouler sur la plate-forme dans un joyeux et terrible désordre, au gré des rafales...

Le lendemain, vers huit heures, Chabal obtint l'autorisation de décoller et fonda, en hélicoptère, vers « sa » plate-forme. Le ciel était bleu et le vent nul, mais la houle montrait encore un gros impressionnant. Le pilote amorça son atterrissage. Chabal, tendu, commençait le bilan des dégâts.

— Le palan décroché. Un bac hors service. Le filtre en morceaux : le treuil démantibulé. Ah ! misère ! Tiens, qu'est-ce qui a roulé là, près des dièsses ? Oh ! Tonnerre !

C'étaient bien deux hommes. Stupéfait, il sauta dehors sitôt l'appareil posé et plus stupéfait encore reconnut Fabert et son fils.

— Quoi ? Vous ! Expliquez !

L'ingénieur « expliqua », d'une voix à peine perceptible.

— Merveilleux ! Incroyable ! s'exclama Chabal. Allez, montez vite dans l'appareil tous les deux : on va vous conduire dans un endroit plus reposant...

— Mais, Fabert, dit-il, un peu plus tard, dans l'hélicoptère, pourquoi diable ne vous êtes-vous pas abrités dans le poste ?

— Vous en avez de bonnes, répliqua l'ingénieur : il était fermé à clef !

— Mais non !

— Mais si ! Nous avons tiré et poussé la porte : rien à faire.

— Aoh, dit Chabal en changeant de couleur.

— Quoi ?

— Il ne fallait ni tirer, ni pousser : il fallait faire glisser sur le côté. C'est une porte coulissante.

GILLES VOUS EMMÈNE...



chez ceux qui creusent des puits...

...dans la mer

Descendez la pente de la plage, entrez hardiment dans l'eau : même si vous n'avez plus pied, vous n'avez pas encore quitté « le continent ». Un « plateau continental » prolonge toutes les côtes du monde, sous l'eau. Sa largeur peut être de plusieurs dizaines de kilomètres ; sa profondeur peut atteindre 200 mètres ; sa surface totale est égale à celle de l'Afrique. Et c'est un pays extrêmement intéressant, pour les pétroliers surtout ! Couvert, découvert, recouvert par l'Océan au cours des âges géologiques, il porte d'épaisses couches de dépôts organiques : c'est un véritable cimetière de poissons et de mollusques. Or ces dépôts organiques sont les « roches-mères » préférées du pétrole. Voilà pourquoi Chabal et ses pareils — dont un grand nombre travaillent sous le signe de l'ovale Esso — se livrent à l'étrange aventure de forer des puits... dans la mer.

Le « point culminant » du Golfe du Mexique

Comme toute étendue marine, le Golfe du Mexique a par définition l'altitude zéro... et il culmine à 60 mètres en un point appelé Humble 36 (1). Humble 36, c'est une île sur pilotis surmontée d'un derrick géant (l'un des plus hauts du monde). Elle ressemble fort à celle que nous avons trouvée, fermée à clef, un jour de grand vent, et qui est représentée en haut de cette page... 50 foreurs y logent confortablement. Dimensions de la plate-forme : 70 mètres sur 35. Une grande cour d'école !

Sabotez le chaland !

... ou plutôt : « Ouvrez les ballasts ! » et le petit navire s'immerge doucement jusqu'à trouver une solide assise sur le fond. Il ne reste plus qu'à ouvrir une trappe ad hoc, et les tiges de forage commencent à entamer le sous-sol... Une fois le puits terminé, c'est fort simple : on chasse l'eau des ballasts par pompes, le chaland remonte en surface, et le voici prêt à suivre son remorqueur vers l'emplacement du prochain forage.

Cette méthode expéditive n'est possible, évidemment, que sur les hauts-fonds (jusqu'à 6 ou 7 mètres). ESSO et ses filiales l'emploient surtout en Louisiane, dans la région marécageuse des « bayous ». Un grand cinéaste, Flaherty, en a fait le sujet d'un admirable film, LOUISIANA STORY. Ne le manquez pas si vous le voyez sur une affiche !

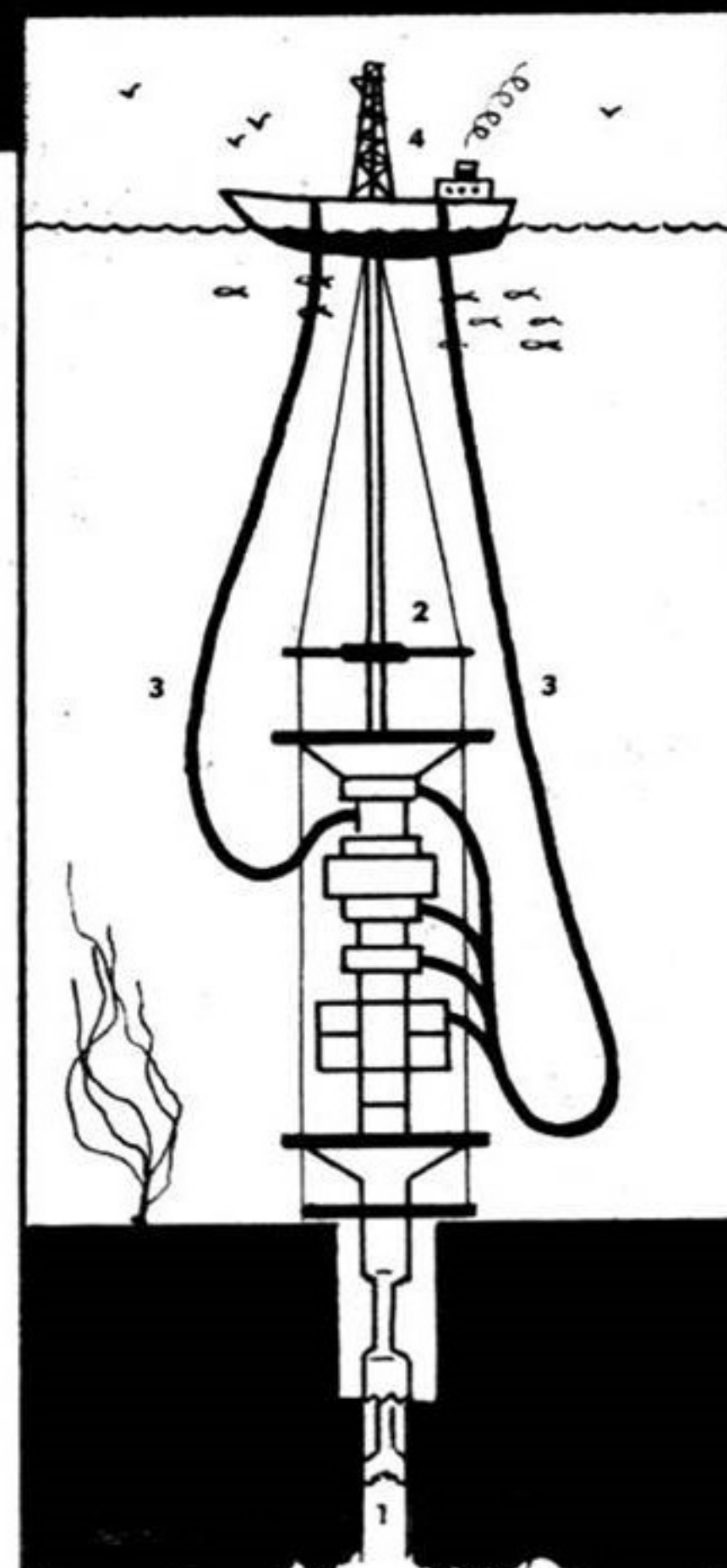
En France même, ESSO a « planté » de nombreuses plates-formes de forage sur l'étang de Parentis.

Ce qui se passe « dessous »...

... vous en avez une idée par ce schéma : Ici il ne s'agit pas d'une plate-forme, mais d'un navire de forage.

1 : Trépan — 2 : Tiges de forage — 3 : Retour des boues — 4 : Derrick.

(1) La « Humble » est une société filiale d'Esso.



RÉPONDEZ EN 30 SECONDES

1. Le premier puits de pétrole foré sous l'eau date de la deuxième guerre mondiale.

VRAI ☐ FAUX ☐

2. A Parentis, 17 puits « aquatiques » ont été forés dans l'étang même.

VRAI ☐ FAUX ☐

3. Les plate-formes de forage installées en pleine mer sont toujours sur pilotis.

VRAI ☐ FAUX ☐

1. Faux. Il date de 1864. Lieu du forage : El Salto (Pérou).
2. Vrai.
3. Faux. Pour les navires (type gros chaudières) maintenant des hauteurs de 20 mètres ou plus, on utilise des « caissons » ou des « caissons à air » pour compenser les tares et le roulis.

Cette page est offerte aux jeunes « pilotes » par ESSO



BISON NOIR

RÉSUMÉ. — Le sergent Benton et Bison Noir partent à la poursuite de trois bandits qui ont dérobé un convoi d'or. Ceux-ci se préparent à dissimuler le butin dans un trou qu'ils ont creusé.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER



P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — P'tit Pat est sur la piste, la BONNE piste!... Ne vient-il pas de découvrir, en effet, la fameuse « maison de l'homme mort » ?

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI

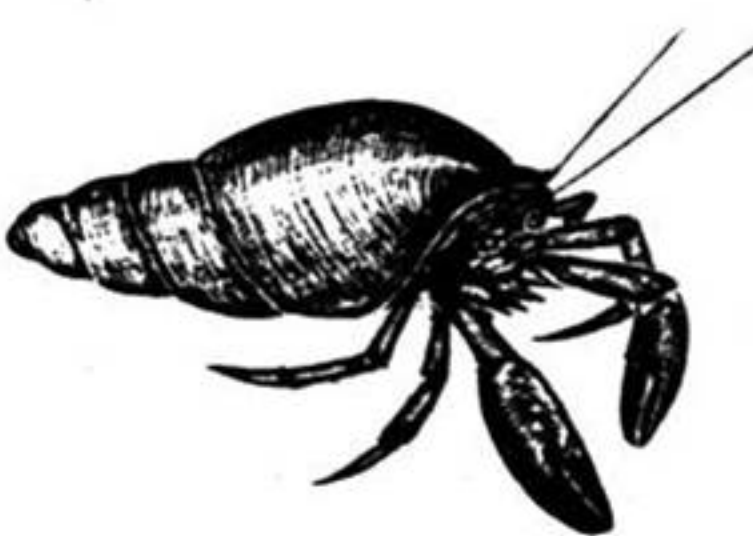


EN AVANT LES PÊCHEURS A PIED

Puisque vous allez partir au bord de la mer, ou si vous y êtes déjà, pourquoi ne pas renouveler connaissance avec la plus ancienne et la plus importante activité de l'humanité : la pêche à pied ?

Il est vrai que vous la pratiquez peut-être, depuis bien longtemps... sans le savoir : si vous avez une seule fois ramassé des moules sur un rocher, vous êtes un pêcheur à pied. En agissant ainsi, vous renouvez les gestes de nos ancêtres qui, au début du paléolithique — il y a environ cent millions d'années — demandaient aux grèves et aux rochers les coquillages et les poissons qui, avec les végétaux, formaient toute leur nourriture ; ne connaissant ni le feu, ni les outils, ni les armes, ils se contentaient de ces aliments que la nature leur abandonnait sans lutte.

Sur les 3 000 kilomètres de côtes, qui vont de Dunkerque à Bayonne (les côtes méditerranéennes sont exclues de ce programme en raison de l'absence de marées), nous vous convions donc à refaire les gestes millénaires de vos ancêtres. Un solide couteau et un sac de grosse toile (pour ramasser vos prises) seront vos seuls outils. Mais retenez avant de commencer deux conseils essentiels :



Le Bernard l'Ermite et sa « maison ».

- c'est aux marées les plus fortes que vous ferez les meilleures pêches (c'est-à-dire à la nouvelle lune et à la pleine lune) ;
 - rejetez toujours les proies trop petites (vous les retrouverez l'an prochain !) et arrêtez-vous dès que votre pêche est suffisante.
- Et maintenant, suivons le jasant (c'est-à-dire la marée descendante) pour entreprendre notre « pêche à pied ».

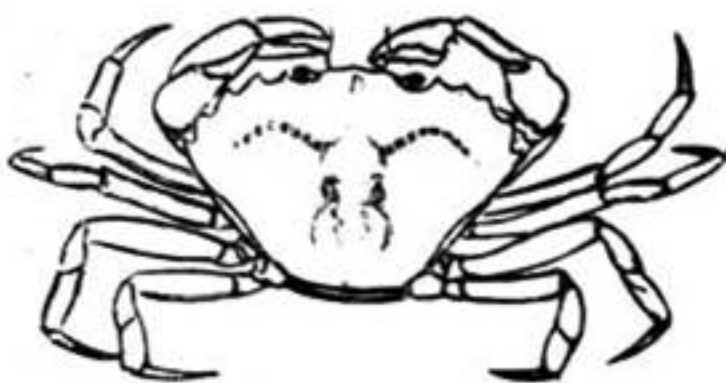
LE BERNARD-L'ERMITE

Celui-ci est un bien curieux personnage, l'un des plus étranges parmi ceux que nous rencontrerons. Comme il a l'abdomen mou, le Bernard-l'Ermite se loge dans des coquilles d'emprunt, soit qu'il les trouve vides, soit qu'il en devore le légitime occupant, pour n'être pas dévoré lui-même. A grande marée basse, vous le trouverez sur les fonds sableux aussi bien que sur les rochers. Et G.-A. Bollere qui a écrit un passionnant « Guide du pêcheur

à pied », affirme : « A mon avis, c'est le meilleur des crustacés. » Ne ramassez que les gros (de la taille d'une écrevisse environ) et votre maman les préparera, comme le homard, à l'armoricaine.

LES CRABES

Le meilleur des « petits crabes » est « l'étrille ». De couleur terre,



L'enragé : rapide et vorace.

avec des reflets verts ou bleus, il dépasse rarement 10 centimètres. Il est très rapide (aussi bien pour s'enfuir que pour pincer), mais vous le dénicheriez à marée descendante, sous les cailloux. Levez la pierre d'une main et tenez l'autre prête à saisir l'étrille qui peut se trouver là. Comme tous les crabes, vous le prendrez entre le pouce et l'index, au niveau des pattes arrière. L'« enragé » est tout aussi rapide que l'étrille, sa taille dépasse rarement celle d'un poing. L'enragé se trouve partout, sur les grèves, dans les rochers, le long des digues. On peut l'attraper à la main (avec les mêmes précautions que pour l'étrille). On peut aussi, sur une digue, lancer un morceau de viande au bout d'une ficelle le long du bord. Si l'eau est claire, vous verrez le crabe attraper l'appât : tirez la ficelle, il ne lâchera pas...

Le « tourteau » est le plus gros crabe de nos côtes. Mais vous n'attraperez jamais à pied les spécimens de 4 à 5 kilos que seuls les pêcheurs prennent sur casier. Plus modestement, vous pouvez découvrir des tourteaux de 10 à 15 centimètres sous les cailloux ou dans le sable : ce sera facile car ils sont très lents, comme endormis.

LES BIGORNEAUX

Il en existe bien des espèces, mais deux seulement doivent vous retenir : le noir et le gris. Vous les trouverez à marée basse dans les algues des rochers ou dans les herbiers. Mais ne les ramassez que dans les endroits propres où l'eau est claire, jamais dans les ports ! Votre maman les fera cuire (comme les moules) et vous les mangerez lorsqu'ils seront refroidis. Mais signalez-lui aussi qu'elle peut, après les avoir décoquillés, bien sûr, les incorporer à une omelette ou les servir en salade ; c'est délicieux !

LES BIVALVES

On classe sous cette appellation 250 espèces de coquillages que l'on trouve sur nos côtes. Les plus connues sont :

La « moule » qui vit en colonies sur les roches (ne la ramassez jamais

sur le sable, ni fixée sur des bouées métalliques). Choisissez un lieu de pêche bien propre (ou bien, gare aux intoxications) et n'emportez que les belles moules sans abîmer les petites.

Cachés dans le sable, vous pourrez découvrir : claires, clovisées, coques, palourdes, praires, etc. En suivant la marée descendante, marchez doucement en scrutant le sol. Lorsque vous apercevrez un marque en forme d'entonnoir, creusez, à la main, en attaquant à quelques centimètres du point repéré. Suivant l'espèce et le sol, vous trouverez votre coquillage à ras du sable ou à plusieurs dizaines de centimètres de profondeur.

Le « pétoncle » (qui ressemble à une petite coquille Saint-Jacques) se trouve dans la vase recouverte d'herbiers ou dans les cailloux goémoneux.

Enfin, vous pouvez avoir la chance de trouver des huîtres sauvages, mais il faut de très grandes marées pour découvrir leurs « gisements » qui se situent généralement dans des estuaires à une certaine profondeur. Cependant, il arrive que des larves sortent des parcs à huîtres et croissent aux alentours ; elles sont alors posées sur le sable ou sur la vase. Ramassez-les.

LES CREVETTES

On les pêche en employant un filet nommé haveneau. Vous utiliserez un haveneau rond pour traquer dans les roches couvertes d'algues la grosse crevette nommée « bouquet ». La « crevette grise » se pêche avec un haveneau carré dans les herbiers et sur les sables ; ayant de l'eau jusqu'au genou, poussez votre filet devant vous, lentement, et relevez-le, tous les vingt ou trente mètres. Dans les deux cas, secouez bien les algues que vous avez ramenées au-dessus de votre filet avant de les rejeter à la mer.

L'ÉQUILLE

Ce curieux petit poisson vit dans l'eau à marée haute mais dans le sable à marée basse : c'est là que vous irez le chercher (d'août à octobre de préférence). En suivant le jasant, une heure et demie avant la marée basse, partez en équipe. L'un racle ou retourne le sable (avec une bêche, un binette, un râteau, une faucille au tranchant émoussé) pour faire jaillir le poisson ; les autres se précipitent pour le saisir. Et si la pêche est abondante, pas besoin d'outil : creusez avec vos mains.



Voici l'équille, longue et mince.

Et maintenant, il faut vous rappeler que cette brève énumération est sommaire ; les pêcheurs du lieu vous indiqueront où et comment attraper le congre, la seiche, le couteau, etc. Mais exercez déjà vos talents de pêche à pied sur ces quelques habitants de nos côtes. C'est un sport passionnant et qui vous permettra de faire des découvertes gastronomiques très agréables.



C'est la cuisinière de l'ours

Sur son rocher (artificiel), l'ours blanc fait la sieste. Le soleil de l'été le fatigue ! Et puis il sait qu'il n'a pas à se soucier de chercher sa pitance : dans les cuisines du zoo, Mme Goré s'active devant ses fourneaux pour préparer le pot-au-feu du seigneur Ours.



LES SECRETS DU ZOO

POUR les jeunes Parisiens, les vacances se passent à la campagne, évidemment. Mais pour leurs camarades de province, c'est souvent Paris qui est le but de leurs promenades estivales. La découverte de la capitale, n'est-ce pas une passionnante excursion ?

Ainsi, jeunes amis Pilotes de tous les coins de France qui viendrez à Paris, l'envie vous viendra sans doute de visiter le zoo de Vincennes, comme 1 800 000 personnes l'ont fait en 1959 (car le zoo est le second « monument » parisien pour le nombre des entrées, juste après la tour Eiffel). Fondé en 1934, il s'étend sur 15 hectares et abrite 1 500 mammifères et oiseaux parmi lesquels la plus belle collection mondiale de cerfs, d'antilopes et de gazelles.

MICHELINE A TROP MANGÉ

C'est M. Novel qui est le directeur du zoo de Vincennes. Mais, sachez-le avant d'entreprendre votre visite, M. Novel est désole. Il a dû interdire aux visiteurs du dimanche et des jours fériés de distribuer de la nourriture aux animaux. Tous les lundis matins, ses pensionnaires souffraient d'indigestion ! Pourtant, malgré les panneaux qui signalent cette interdiction, de nombreux « amis des bêtes » arrivent encore chargés de cabas contenant des croûtons de pain.

« Voici trois mois, dit l'un des soigneurs, l'un de nos plus beaux cerfs a succombé après avoir mangé 50 kg de pain et Micheline, éléphante de 17 ans, a été malade durant dix jours : elle avait dévoré 230 kg d'aliments variés en plus de ses repas normaux ! »

Une seule solution : interdire, sous peine d'amende de donner toute nourriture aux animaux.

LE PYTHON EST ÉCONOME

L'homme le plus occupé du zoo est le vétérinaire chargé de l'achat des aliments. Il va chaque matin aux halles et aux abattoirs pour acheter les 800 kg de viande, 200 kg de poisson, 500 kg de salades, choux et carottes et

200 kg de fruits de première qualité qui, avec 5 tonnes de fourrage, constituent les menus du jour pour ses pensionnaires. Et c'est Mme Goré, la cuisinière du zoo, qui prépare les « petits plats » aux animaux les plus difficiles. Car si lions et tigres mangent leur viande crue (1 000 anciens francs par jour et par tête), les ours, par exemple, préfèrent le pot-au-feu ; ils boivent le bouillon le matin et mangent viande et légumes le soir. Pour les singes, Mme Goré confectionne des brioches qui régèleraient bien des humains : farine d'orge, œufs, lait, margarine et poudre à la vitamine C.

Parmi les bêtes qui ne donnent aucun souci à Mme Goré, citons encore : le python qui, très économiquement, se contente de six rats par semaine et de deux poules par mois ; le kiwi, oiseau originaire de Nouvelle-Zélande, qui dévore une livre de vers de terre par jour (mais c'est coûteux : 12 NF) ; l'oiseau de paradis, un ascète qui déguste un grain de raisin par 24 heures ! Quant à Sissi, une petite chimpanzé de deux ans que vous voyez, en bas de cette colonne, dans les bras de son gardien M. Peyrot, elle a failli mourir d'une broncho-pneumonie à six mois. Depuis lors, on la nourrit avec un lait spécial pour nouveau-né.

Enfin, trois précisions : l'animal le plus cher du zoo est l'okapi. Il vaut quatre à cinq millions d'anciens francs.

Le plus gentil des animaux est le guépard. Il s'apprivoise très facilement. Quant à l'ennemi n° 1 des gardiens et des soigneurs, ce n'est pas le lion ou le tigre, ni même la panthère, comme vous le pensiez, mais le jaguar !



FAITES VOTRE LASSO VOUS-MÊME...



Boucle avec enroulement de fil métallique.

FIGURE 1



FIGURE 2

« Crosse » métallique vendue dans le commerce pour armer un nœud coulant.

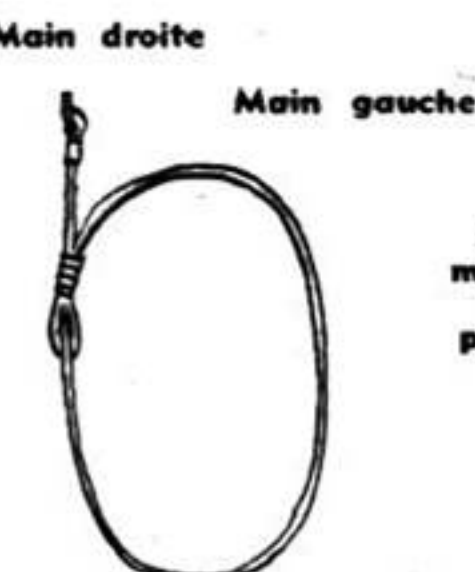


FIGURE 3



FIGURE 4

C'EST à un de nos fidèles lecteurs, M. Bara, que nous devons ces éléments. M. Bara est un spécialiste du lasso puisqu'il est président de « Lou Seden », un groupe de maintenance des traditions camargaises.

Grâce à lui, nous allons vous initier à ce sport très amusant... si vous avez de la patience. Mais, auparavant, comme dirait M. de La Palice, il vous faut un lasso.

— Il vous en faudra même trois, ajoute M. Bara : 4 mètres, 6 mètres et 10 mètres de longueur, pour les différentes figures que nous allons étudier.

Cependant, tous trois se fabriquent de la même façon. Matériau : de la drisse de chanvre (ou à la rigueur de la corde tordue) de 10 mm de diamètre.

La boucle : on replie un bout de la corde et on le ligature au chattron. On peut l'alourdir en enroulant, dans la boucle, du fil de fer ou du laiton (croquis n° 1). On peut aussi utiliser une « cosse » (croquis n° 2) pour former cette boucle.

A l'autre extrémité, un tube de métal ou de plastique permet à la corde de tourner librement dans votre main droite (croquis n° 3).

Fabriquez donc votre lasso (en ligaturant bien le bout libre pour ne pas qu'il s'effiloche). Prenez-le bien en main, la boucle devant vous, comme l'indique le croquis n° 4 et préparez-vous à exécuter les figures qui sont la « Haute Ecole » du lasso. M. Bara vous les expliquera ici-même prochainement.

5 MAI. — Ouverture des Etats Généraux. 17 JUIN. — Le Tiers Etat se constitue en Assemblée Nationale. 20 JUIN. — Serment du Jeu de Paume. 23 JUIN. — Séance royale. 24 JUIN. — Réunion des Trois ordres. 26 JUIN. — Six régiments sont appelés à Versailles.

1^{er} JUILLET. — Dix nouveaux régiments arrivent aux portes de Paris. Régiments français et étrangers atteignent un effectif de vingt-cinq mille hommes.

7 JUILLET. — Onze gardes-françaises emprisonnés à la prison militaire de l'Abbaye, pour refus d'obéissance, sont délivrés par la foule.

8 JUILLET. — Protestation contre la présence des troupes étrangères à Paris. Le roi oppose une fin de non-recevoir à la députation qui lui est envoyée.

11 JUILLET. — Le roi prie Necker, qui avait blâmé sa politique de résistance, de lui remettre sa démission.

12 JUILLET. — Camille Desmoulins appelle le peuple aux armes.

13 JUILLET. — Le tocsin sonne ; les députés des électeurs parisiens (pour élire les députés aux Etats généraux, Paris avait été divisé en 60 districts) siègent à l'Hôtel de Ville et sous le nom de Comité Permanent, créent une municipalité insurrectionnelle et une milice bourgeoise (voir notre Pilotorama). La fabrication de 500 000 piques est décidée afin de donner satisfaction au peuple qui demande des armes.

14 JUILLET. — Un curieux rassemblement se forme et se dirige vers l'Hôtel des Invalides. Malgré son gouverneur, M. de Sombreuil, la foule enlève 28 000 fusils et 20 canons. Un bruit circule : un autre dépôt d'armes existe à la Bastille. On crie « A la Bastille ! » après avoir crié « Aux Invalides ». Une partie de la foule se met en route vers l'antique forteresse...

C'EST LE 14 JUILLET 1789...

... ET LA BASTILLE FUT PRISE...

CE mardi-là tout le quartier Saint-Antoine est en rumeur. On regarde les bouches à feu que l'on a montées sur les grosses tours de la Bastille et auprès desquelles se tiennent les Suisses en habit rouge. Les bonnes vues discernent même qu'ils portent le havresac, ce qui veut dire qu'on a prévu, en face, long et sérieux service. Il y a aussi la rumeur qui monte, accompagnant les infatigables qui reviennent des Invalides avec leurs fusils neufs. Il y a aussi cette chose étrange : nombreux sont les gens de Saint-Antoine qui sont descendus jusqu'aux Invalides chercher des armes... et qui reviennent maintenant avec les autres à qui on a dit : « Il y a aussi des fusils à la Bastille, il faut aller les prendre !... » La foule augmente et dans la confusion, on discute ferme. A dix heures, un certain Thurot de la Rozière, qui devait être, plus tard, président de la Convention, se présente à peu près seul à la porte de la Bastille. Au nom du peuple, il somme le gouverneur Jourdan, marquis de Launay, de lui laisser le libre accès de l'inquiétant édifice. Launay, bien sûr, aimerait ne pas céder devant cet ultimatum de la rue, mais il n'a pas grand-chose derrière lui : 13 canons peu approvisionnés, 32 soldats Suisses, de ceux que l'on nomme en ville des « Petits-Suisses », et 82 Invalides, employés au service de place et qui, abandonnant, devant l'émeute qui monte, la caserne d'en face où ils logent, se sont réfugiés à la Bastille. En tout 114 défenseurs, dont beaucoup sont loin d'être valides... Le gouverneur Launay fait donc, au message du peuple Thurot, une réponse évasive qui ne satisfait personne...

ONZE HEURES...

Le tumulte grandit. Une compagnie des gardes-françaises arrive au pas cadencé, l'arme au bras et prend position dans le cul-de-sac Guéménée. On ne peut pas dire que les gardes-françaises soient bien vus dans le quartier : n'ont-ils pas tiré sur la foule qui pillait les maisons Revillon et Hanriot

lors des dernières émeutes ? On leur en veut à tel point que certains gardes isolés et en ribote, se sont vu attaqués et mettre en triste état les jours suivants... De plus, ils sont chargés, depuis 1763, d'un travail pas toujours populaire : maintenir l'ordre dans la capitale, conjointement avec les soldats du guet.

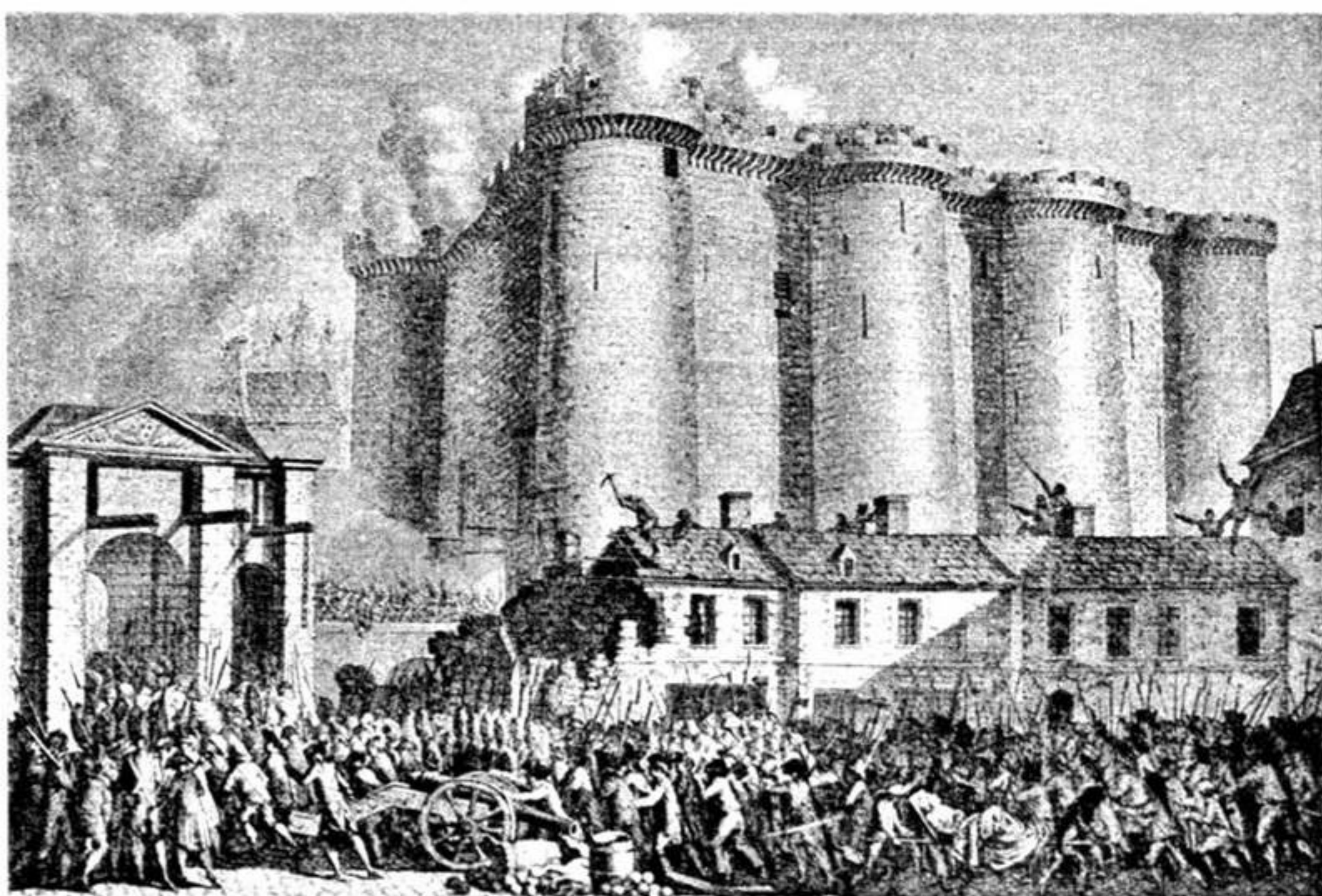
Donc, cette compagnie, venue du Poste de l'Hôtel de Ville est commandée par un sergent-major. Personne ne s'en étonne, c'est l'habitude, les officiers ne sont jamais là. Interrogé sur ce qu'il compte faire pour aider le peuple, le sergent répond qu'il n'a pas d'ordres... On force donc les grilles d'entrée de la Bastille, au bout de la rue Saint-Antoine, on pénètre dans la cour du passage et on commence à envahir la caserne des Invalides. Tout cela fait du bruit ; du haut des tours, une première décharge, à mitraille, est lâchée... Un libraire est tué dans la grand-rue Saint-Antoine. Encore plus de tonnerre que de mal, sans doute. Il est onze heures et demie...

UNE HEURE DE L'APRÈS-MIDI...

La caserne des Invalides, les magasins attenants et les dépôts ont été saccagés. On a pris quelques armes réformées et jeté, de-ci de-là, les vieux drapeaux des anciennes guerres qui reposaient là leurs soies craquelées.

M. de Launay s'est montré très ferme, paraît-il, car les Invalides l'effrayent un peu. « Si les Invalides ne font pas leur devoir, je vous ordonne, Suisses, de les fusiller vous-mêmes. »

Là-dessus, les Suisses sont placés dans les tours du pont-levis et commencent des feux de file sur tout ce qui approche. La foule s'écarte, se retranche dans les maisons et boutiques, bordant le fossé, commençant aussi à les mettre à mal, afin de dégager les vues de ceux qui servent les pièces de canon que l'on vient d'amener. La fusillade reprend de plus belle. On avance des charrettes de paille que l'on enflamme, afin que la fumée gêne le tir de la garnison. Et cela dure jusqu'à deux heures, environ,



Le dernier assaut, selon une gravure d'époque. On abat des maisons pour laisser le champ libre aux obus des révolutionnaires.

faisant, paraît-il, deux cents victimes...

DEUX HEURES ET DEMIE

Le feu cesse. C'est alors que le citoyen Tournay, compagnon charbon et ancien soldat de Dauphin-Infanterie, décide d'abattre le premier pont-levis. Armé d'une forte pioche, il brise verrous et serrures le retenant. Les Suisses l'ajustent, mais le pont tombe et la foule se précipite dans la seconde cour. Tournay comptera huit trous de balles tant dans son chapeau que dans son tablier. Les gardes-françaises du quartier de l'Hôtel de Ville apparaissent de nouveau, vers trois heures. Ils ont, sans doute, reçu des ordres et sont deux

compagnies. Ils entrent par les cours de l'Arsenal, le long du quai et commencent, à leur tour, des feux de file contre la garnison. Ils ont, avec eux, deux pièces de canon que l'on met en batterie.

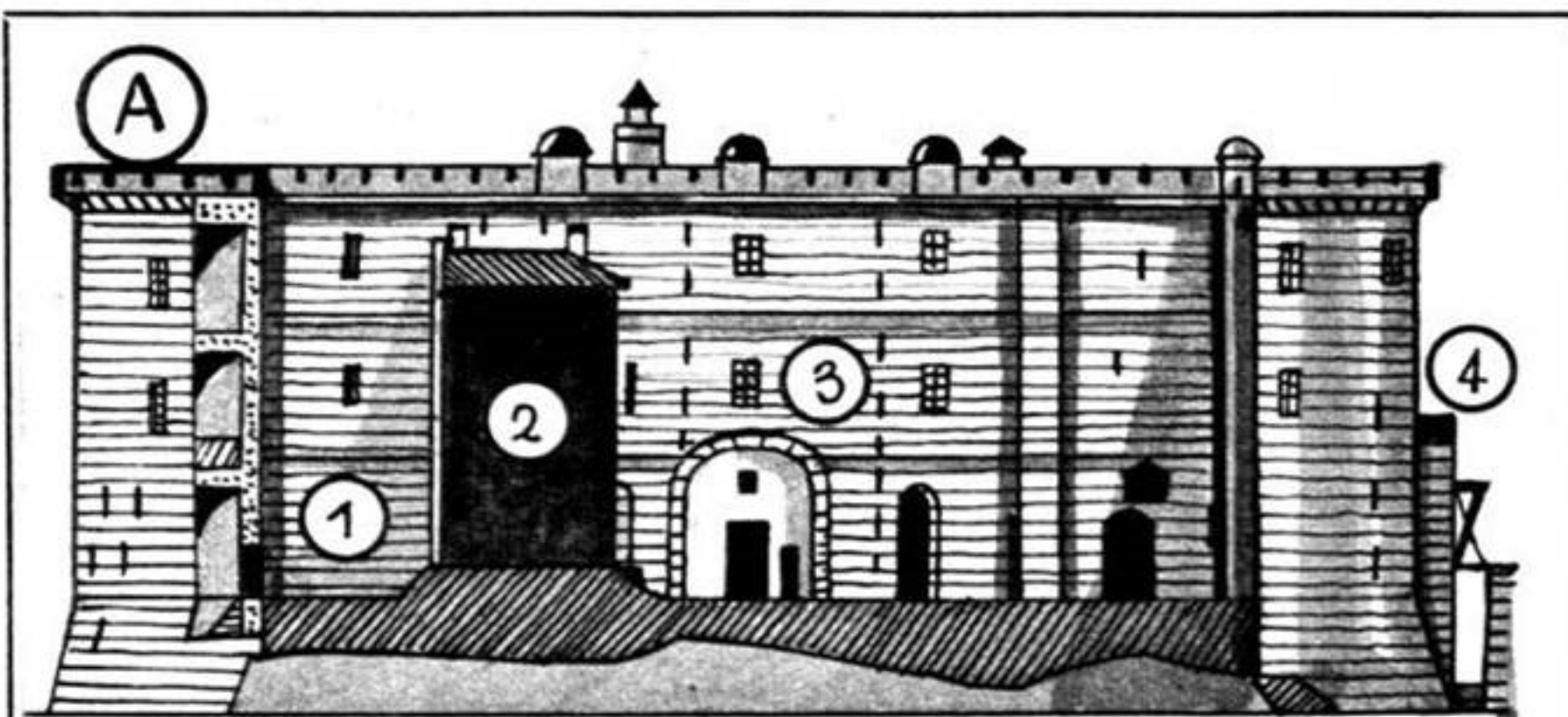
TROIS HEURES...

A cet instant, en haut des tours, un Invalide paraît, agitant un mouchoir blanc noué sur une baïonnette. Désespéré par la vue des gardes-françaises, Launay, qui n'espère plus aucun secours, laisse faire... Mais les Suisses sont là. Alors que la foule s'avance vers le second pont-levis — celui qui donne directement accès dans la forteresse — une décharge terrible part du haut des tours où ils se

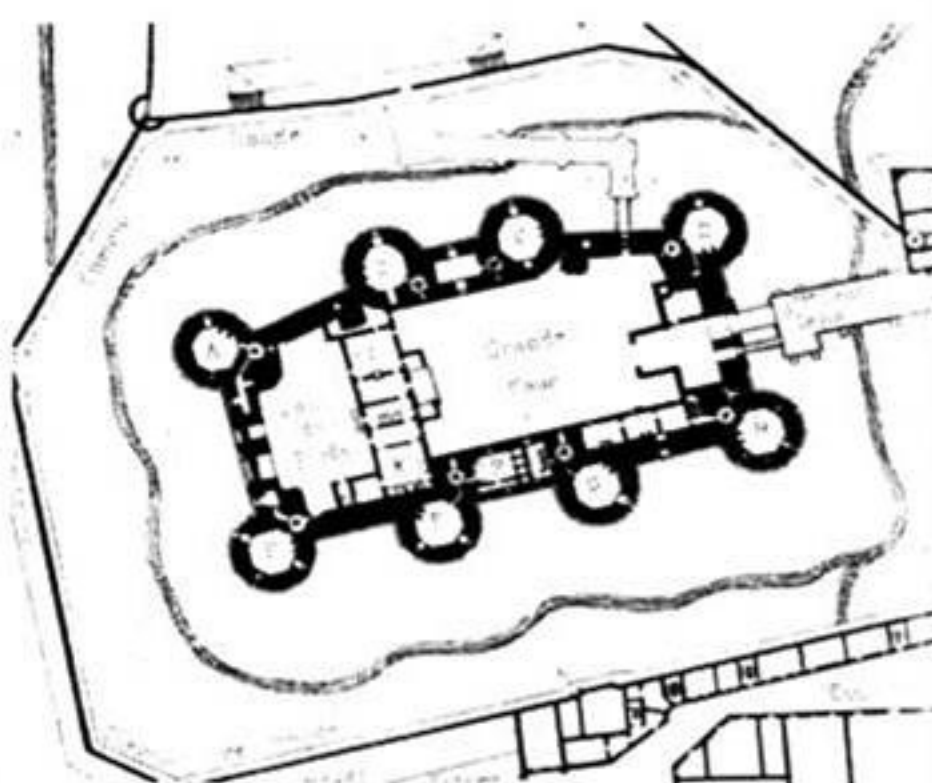
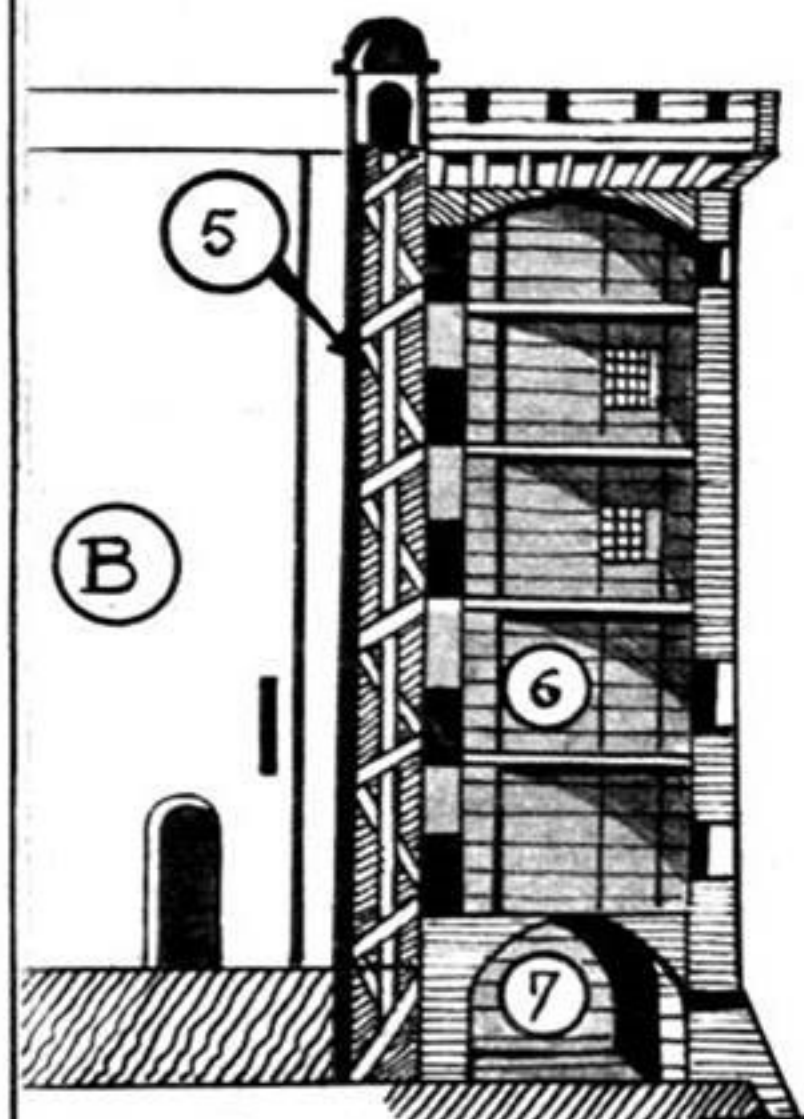
tiennent et balaie tout ce qui est sur l'avancée du pont. Terrible mais ultime décharge. Deux anciens militaires : Hulin et Elie (ce dernier, bas-officier-recruteur, au Régiment de la Reine, est en uniforme et l'épée à la main) vont en tête. Ils font traîner une pièce de canon jusque devant le pont. A ce moment, un papier roulé est ostensiblement agité au travers de la porte. On traverse le fossé sur une planche, on prend le papier, on le remet à Elie. C'était la capitulation de la forteresse...

Le pont-levis s'abaisse et la foule se précipite enfin dans la grande cour. La Bastille est prise !

VOIR PAGES SUIVANTES



Voici la Bastille vue en coupe transversale (dessin A), avec la Cour du Puits (1), le logis du gouverneur (2), la Grand-cour (3) et le pont-levis (4). Ci-contre (dessin B), la coupe d'une Tour, avec l'escalier (5), la chambre (6) et le sous-sol (7). Enfin, ci-dessous, un plan d'époque de l'ensemble de la célèbre et sinistre forteresse royale.



CAMILLE DESMOULINS vous raconte la suite

LES LIGNES QUI SUIVENT SONT TIRÉES D'UNE LETTRE DU RÉVOLUTIONNAIRE CAMILLE DESMOULINS

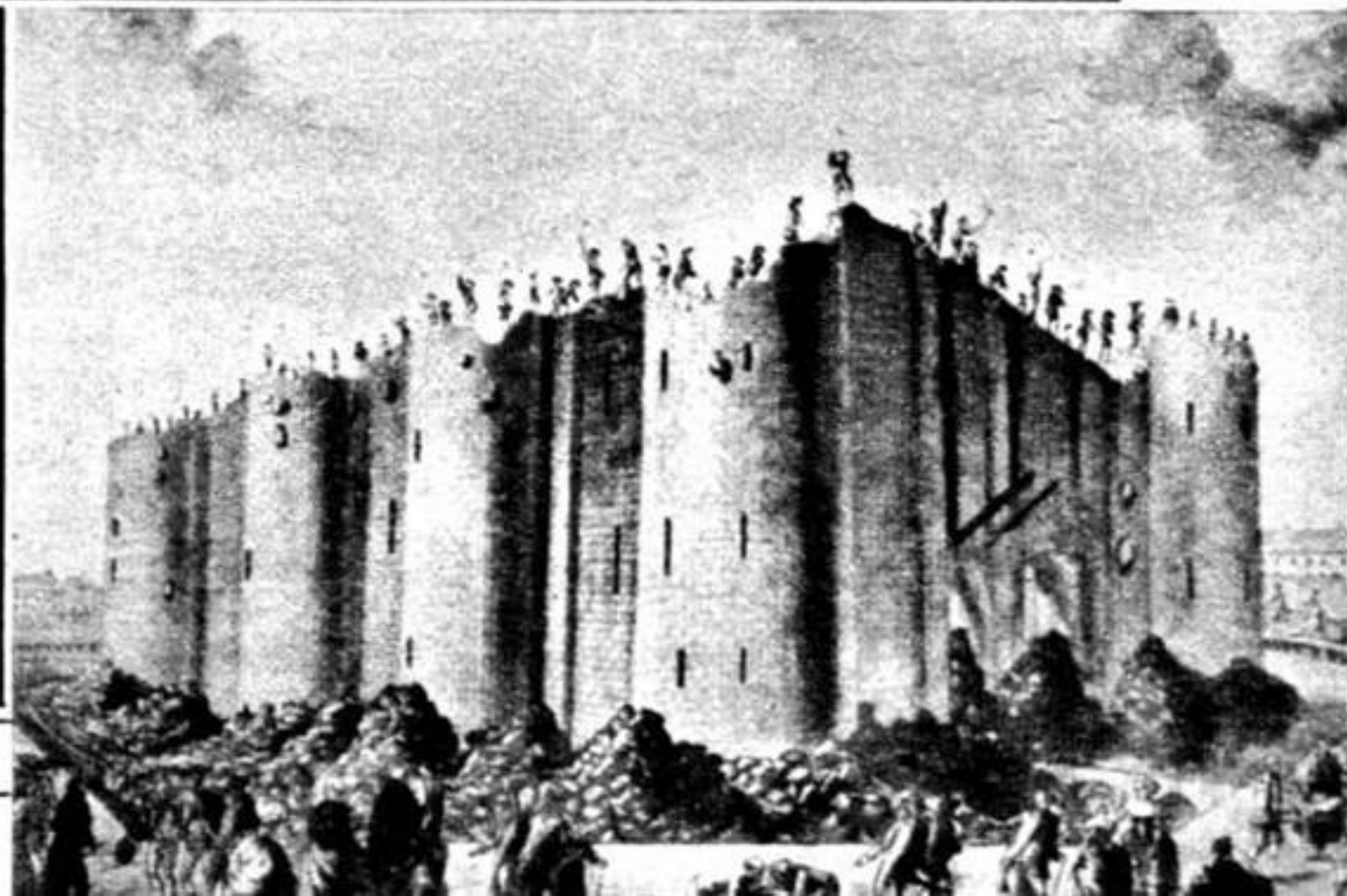
JETAIS accouru au premier coup de canon, mais la Bastille était déjà prise, en deux heures et demie, chose qui tient du prodige... Le même garde-français qui avait monté à l'assaut le premier, poursuit M. de Launay, le prend par les cheveux et le fait prisonnier. On l'emmène à l'Hôtel de Ville, on l'assomme sur le chemin. Il était expirant des coups reçus, on l'achève à la Grève, et un boucher lui coupe la tête. On la porte au bout d'une pique et on donne la croix de Saint-Louis au garde-français...

Dès le lundi matin on arrêtait tous les courriers ; on portait toutes

les lettres à la Ville ; celles adressées au roi, à la reine et au premier ministre, on les déchiffrait et on en faisait lecture publique. On lut une lettre adressée à M. de Flesselles ; on lui disait d'amuser ainsi quelques jours les Parisiens. Il ne put se défendre ; le peuple l'arracha de son siège et l'entraîna hors de la salle où il présidait l'assemblée ; et à peine a-t-il descendu l'escalier de l'Hôtel de Ville, qu'un jeune homme lui appuie son pistolet et lui brûle la cervelle. L'après-midi on pendit le reste de la garnison pris les armes à la main ; on les accrochait aux réverbères de la Grève. On cria grâce pour quelques-uns et pour tous les invalides. Les oppresseurs voulaient s'enfuir tous de Paris ; mais il y a eu toujours sur pied, depuis lundi soir, une patrouille de cinquante mille hommes. On n'a laissé sortir personne de la capitale...

Le 16 juillet, un entrepreneur du nom de Palloy se mettait à la disposition du corps électoral de l'Hôtel de Ville, pour démolir la Bastille. Ses 1 200 ouvriers accomplirent le travail en quelques mois. Palloy devait réaliser dans les années suivantes une immense fortune en faisant tailler, dans les pierres et les ferrailles, des bibelots d'inspiration patriotique.

NOTRE PROCHAIN PILOTORAMA : "LA DILIGENCE"



La PRISE de la BASTILLE

1789

La forteresse avait été construite à partir de 1370 afin de protéger Paris à l'est, contre une attaque anglaise, alors que la ville était défendue, à l'ouest, par le Louvre. Ce ne fut que sous Charles VI que la Bastille devint également prison. Henri II fit construire le bastion constituant sa défense avancée, après la bataille de St-Quentin.

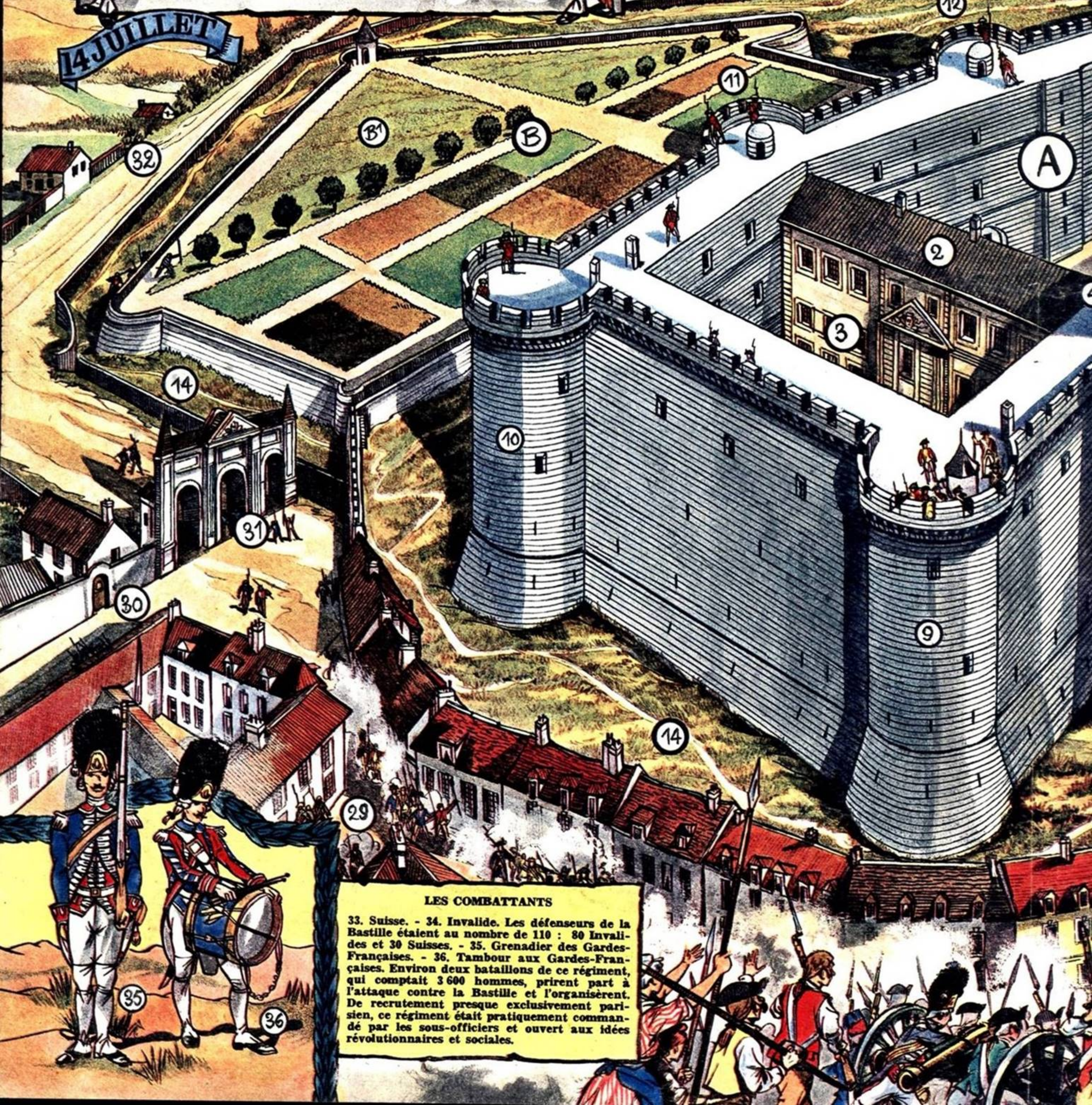
A) LA BASTILLE

1. Grande cour. — 2. Logements de l'Etat-major et du Gouverneur. — 3. Cour du Puits. — 4. Clocher de la chapelle, dont les bâtiments, invisibles sur notre reconstitution, se trouvaient dans la grande cour le long du mur d'enceinte de droite. — 5. Emplacement du second pont-levis et entrée de la forteresse proprement dite. — 6. Tour de la Bazinière. — 7. Tour de la Bertandière. — 8. Tour de la Liberté. — 9. Tour du

Coin. — 10. Tour du Puits. — 11. Tour de la chapelle. — 12. Tour du Trésor. — 13. Tour de la Comté. — 14. Fossés de la Bastille. — 15. Terrasse et Jardins de l'Arsenal. — 16. Première Cour. — 17. Premier pont-levis. — 18. Cour du passage. — 19. Entrée de la Bastille. — 20. Cour de la Caserne des Invalides. — 21. Magasins. — 22. Logement des Invalides. — 23. Ecuries et communs. — 24. Potager.

B) BASTION CONSTRUIT PAR HENRI II

B1) Jardin du Gouverneur.



LES COMBATTANTS

33. Suisse. — 34. Invalide. Les défenseurs de la Bastille étaient au nombre de 110 : 80 Invalides et 30 Suisses. — 35. Grenadier des Gardes-Françaises. — 36. Tambour aux Gardes-Françaises. Environ deux bataillons de ce régiment, qui comptait 3 600 hommes, prirent part à l'attaque contre la Bastille et l'organisèrent. De recrutement presque exclusivement parisien, ce régiment était pratiquement commandé par les sous-officiers et ouvert aux idées révolutionnaires et sociales.



1789

La Création de la Garde Nationale

LA CREATION DE LA GARDE NATIONALE

Le 13 juillet 1789, la Municipalité Insurrectionnelle décida la création d'une milice bourgeoise portant une cocarde rouge et bleue. S'y enrôlèrent, en sus des 200 hommes fournis par chaque district de la capitale, soldats du guet et gardes françaises après la dissolution du régiment. La milice prit le nom de Garde Nationale, commandée par La Fayette.

QUELQUES DRAPEAUX DE BATAILLONS DE LA GARDE NATIONALE :

37. District de l'Oratoire (Devise : « Amour des Peuples, force des Rois »). — 38. District de la Croix-Rouge. — 39. District de Popincourt (Devise : « Un roi juste fait le bonheur de tous, 1789 »). — 40. District de Sainte-Opportune. — 41. District des Blancs-Manteaux (Devise : « Libres sous un roi citoyen »). — 42. District de Saint-Severin. — 43. Garde. — 44. Grenadier. — 45. Chasseur. — 46. Sapeur. — 47. Canonnier. — 48. Garde à cheval.

LES ABORDS DE LA BASTILLE

25. Extrémité de la rue Saint-Antoine, par où le peuple investit la Bastille. — 26. Corps de garde abandonné par les Invalides, ainsi que leur caserne, dès le début de l'action. — 27. Degrés de l'église Sainte-Marie. — 28. Boutiques et maisons bordant le fossé que l'on entreprit de démolir, afin de dégager les vues pour le tir des canons servis par les Gardes-Françaises. — 29. Rue Jean-Beau-Sire. — 30. Rue du Rempart. — 31. Porte Saint-Antoine. — 32. Rue de la Contrescarpe.

Pilote



les SELF-JOUETS de JEAN ★ MICHEL

Voici un modèle tubulaire relié par fil de fer et qui bat de vitesse beaucoup de racers. Sa fabrication est très simple : (voir vue éclatée), trois tubes (A), (B), (C) en papier bristol (trois rectangles de 25 x 16 cm, roulés au diamètre des bouchons), bouchés par les bouchons collés (D), (E), (F), (G) et par le bouchon mobile (H).

Deux crochets en fil de fer pour l'élastique central du tube (C). L'un fixé dans le bouchon (C), l'autre dans le bouchon (I). Un rond de carton double épaisseur (J), encadré par une bande de bristol pour le passage du crochet de l'hélice.

Deux rondelles et une perle (K) pour le roulement de l'axe d'hélice. Hélice, quatre pales de 8,15 cm, découpées dans un tube de pharmacie en aluminium (L) et emboîtées dans le bouchon (I) fendu en quatre, puis collées.

Trois bouts de fil de fer (M), (N), (O), pour fixer les trois tubes l'un à l'autre. Un pare-brise et un appui-tête en bristol (deux demi-cercles de 5 cm de diamètre recourbés et collés à cheval sur le fuselage). Et, facultatif, un ou deux gouvernails en aluminium (P) pincés autour d'un fil de fer piqué sous le bouchon (E).

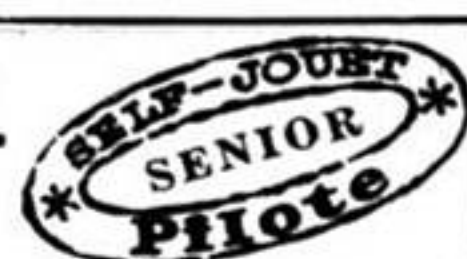
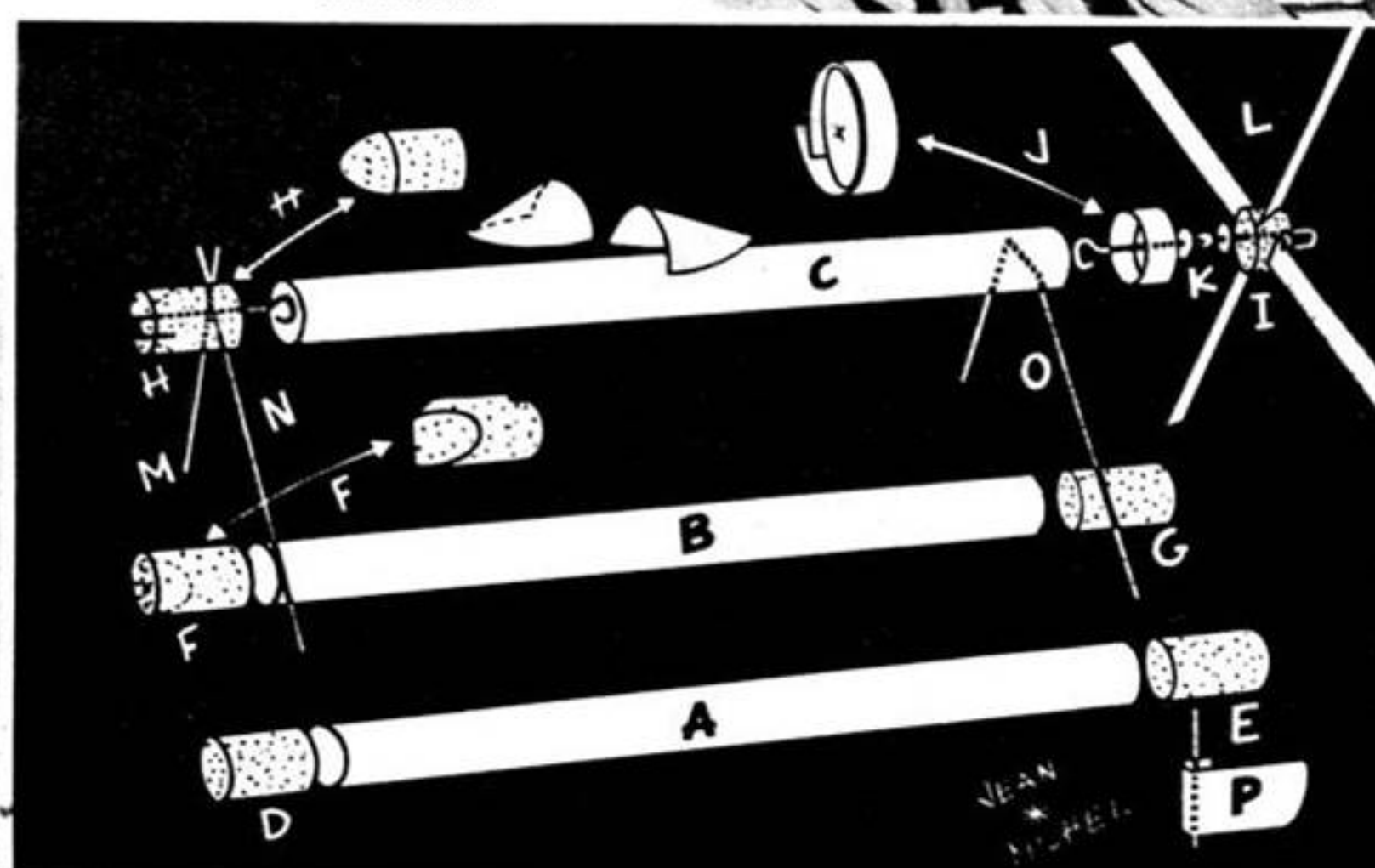
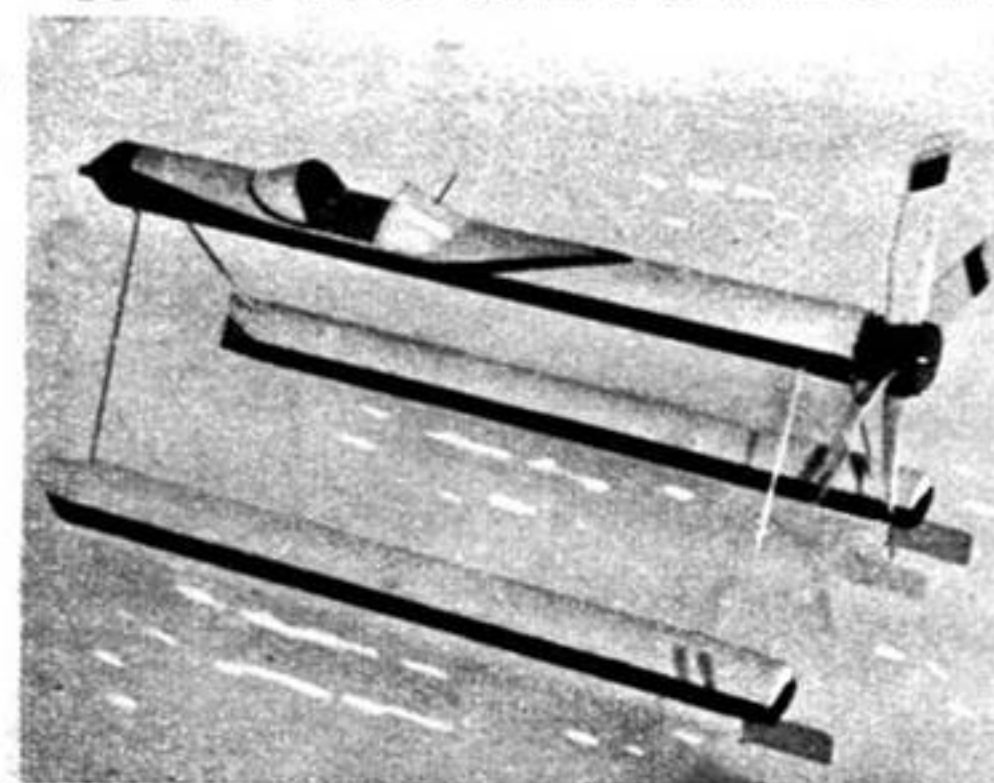
L'ensemble peint en gris et noir, à la peinture cellulosique, pour éviter le contact de l'eau avec le papier.

Elastique, deux gros rubans plats.

Bien régler le pas des pales d'hélice (voir photo) par essais successifs sur un même nombre de tours de remontage.

Jean-Michel.

RENÉ SCHMITT ET CHRISTIAN THOMAS
vous proposent leur
HYDROGLISSEUR



NOS TROIS PREMIERS GAGNANTS DU CONCOURS - PHOTOS

Un premier flot de photos est parvenu jusqu'à « Pilote » depuis le lancement de notre concours de vacances.

Voici les trois premiers gagnants :

CLICHE N° 1

1^{re} catégorie : photo-reportage.

Dominique Deval, 10 ans, 3, avenue Raymond-Poincaré, à Colmar (Haut-Rhin) nous a envoyé cette photo prise au Pérou, à Yongay, petit village situé à 2 500 m d'altitude.

Vous y voyez des écoliers péruviens qui, nous dit Dominique, « ... portent tous, pour aller en classe, l'uniforme kaki, rentrent au pas et chantent l'hymne national avant de travailler ».

CLICHE N° 2

2^e catégorie : photo de nature.

Ce curieux paysage, où les chèvres broutent dans les arbres doit être un coin pittoresque d'Afrique du Nord. Malheureusement, aucune précision n'est donnée par son auteur : J.-P. Briseul, 95, rue Victor-Hugo, Colombes (Seine).

CLICHE N° 3

3^e catégorie : photo drôle.

Que pensez-vous de cette « famille » de chaussettes qui séchent, suspendues par ordre de grandeur ? C'est un envoi de Raymond Janssens, 31, rue Vandewelde à Chapelle-lès-Herlaincourt dans le Hainaut, en Belgique.

Pour tous trois, Dominique, Raymond et J.-P. (Jean-Pierre ou Jean-Paul, sans doute) : un abonnement d'un an à « Pilote ».

A vous maintenant de prouver que vous pouvez faire aussi bien (et encore mieux, sans doute !) que nos trois premiers gagnants. Nous attendons vos envois. Mais attention nous ne sommes pas tellement sûrs que toutes les photos qu'on nous envoie sont récentes. Rappelons que notre concours a démarré le 1^{er} juillet. Les photos doivent être postérieures à cette date. Pilotes... à vos caméras !

LE CHISTERBALL

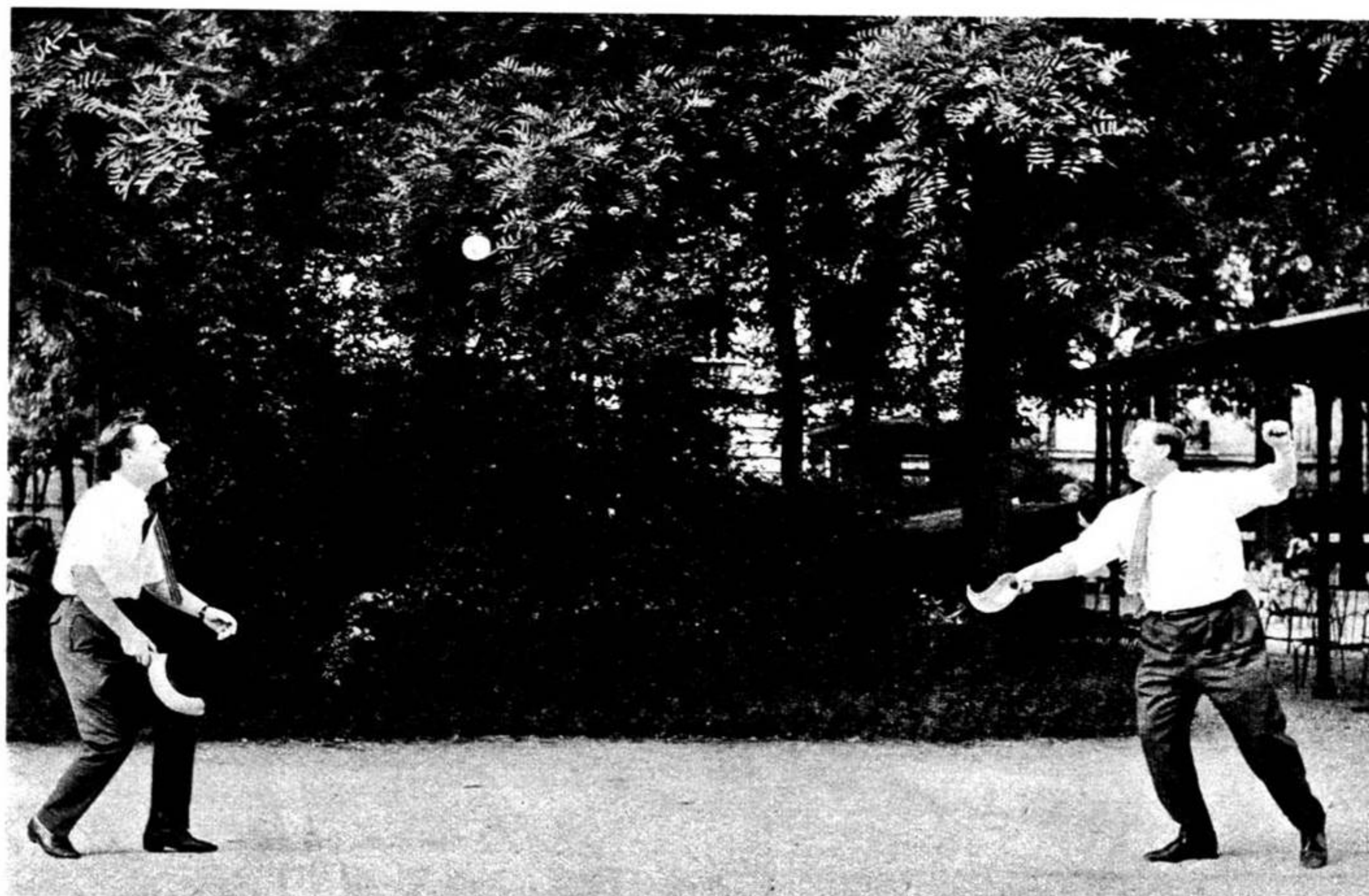


Photo Jacques Guyot.

Vos auteurs favoris — vous voyez ici J.-M. CHARLIER (à dr.) et A. UDERZO (à g.), les créateurs de Michel Tanguy — se délassent en jouant au CHISTERBALL. Imitiez-les — quelques minutes suffiront à vous familiariser avec ce jeu.

Le jeu se compose de deux chisteras et d'une balle perforée en matière plastique flottante (ce qui permet de jouer dans l'eau). La balle est perforée pour réduire la trajectoire et permettre de lancer à toute volée dans un espace réduit ; elle rebondit parfaitement.

Jeu de plein air qui fait fureur aux Etats-Unis, le CHISTERBALL met la « pelote basque » à la portée de tous. Jeu de vacances ou de week-end, vous y jouerez face à face ou contre un mur, à deux, à quatre, voire même davantage, que vous disposiez de peu ou de beaucoup d'espace. Jeu calme ou vif selon la manière dont il est pratiqué, il convient aussi bien aux jeunes qu'aux adultes. Aussi, prenez bien garde que votre père ne l'accapare.

Vous pouvez aussi jouer tout seul à lancer la balle le plus haut possible, en redescendant, les trous d'évent font un puissant bruit de fusée.

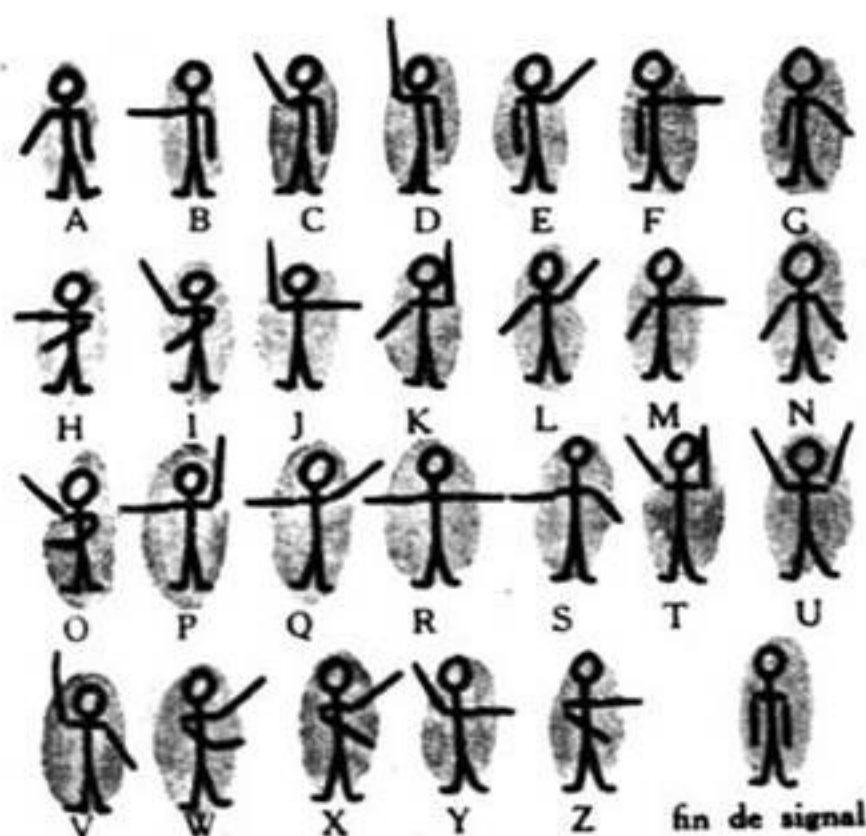
COMMUNIQUÉ

Pour les lecteurs de PILOTE, le jeu complet, sous housse plastique, 9,90 NF (au lieu de 12,50), franco de port et d'emballage.

Passez vos commandes à PILOTE-CHISTERBALL, 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e). C.C.P. Paris 13-807-73.

UN ALPHABET "A BRAS" par RENÉ PASCAL

L'ALPHABET



Alain, Jean-Claude et Bernard ont joué le jeu. Mais Hervé, lui, vous a tourné le dos pour exécuter son signal. Il faut donc le « retourner » par l'imagination pour découvrir quelle lettre il représente.

Nous continuons à « écrire », à l'aide de signaux à bras (de la Marine) qu'exécutent cinq de vos amis « pilotes », la phrase de dix mots dont la traduction exacte vaudra, aux dix premiers qui nous l'envieront à par-

tir d'une date fixée ultérieurement, un abonnement de trois mois à « Pilote ». Aujourd'hui, la photo représente un mot de quatre lettres, le 3^e du message. Mais attention, nous avons légèrement compliqué les choses...



MARCEL FORT : Il faut qu'une bouteille soit vide ou pleine

NON seulement notre jeu d'aujourd'hui doit se pratiquer en plein air, mais il exige de ses participants un costume à l'épreuve de l'eau : le slip de bain me paraît tout indiqué. Ou, à la rigueur, short, espadrilles et tricot vite sec. Le matériel : deux bouteilles ordi-

naires et deux assiettes creuses. Vous enfoncez légèrement le fond des bouteilles vides dans le sable de la plage pour qu'elles se tiennent debout, à égales distances du bord de l'eau. En face de chacune d'elles, les pieds dans l'eau, chaque équipe composée d'un même nombre de garçons

ou de filles. Le premier de chaque file tient à la main une assiette creuse et attend, debout sur la frange des premières vagues, entre la plage et l'eau. Au signal, les deux premiers remplissent leur assiette d'eau de mer et courent vers leur bouteille, y vidant l'eau de l'assiette

(s'il en reste !). Puis, toujours courant, ils reviennent vers leur file, passent l'assiette au second qui la remplit, à son tour, et court vers sa bouteille, etc., jusqu'à ce que l'un des deux bouteilles soit pleine (goulot compris). Et ce n'est pas tellement commode ! L'équipe gagnante a bien mérité son titre !

Pour vous entraîner, au début, vous pourrez ajouter un entonnoir à chaque bouteille.

Maintenant, si vous n'êtes pas au bord de la mer, mais à la campagne, remplacez ce grand réservoir naturel par deux seaux pleins d'eau, placés à côté des premiers de chaque file qui y puiseront à tour de rôle.

Salut ! et... arrosez-vous bien !

Marcel FORT.



RENDEZ-VOUS SUR 1293 M UN "MOT DE PASSE" DU GRAND SIÈCLE

Sur 1293 m (sa longueur d'onde), Radio-Luxembourg vous donne rendez-vous cette semaine pour vous faire deviner un « mot de passe » qui est le nom d'un très célèbre auteur dramatique français. Auteur de nombreuses comédies (vous connaissez sûrement plusieurs de leurs titres), et mort presque sur scène en interprétant l'une d'elles, car il était aussi acteur.

Vous voilà bien armés pour deviner ce « mot de passe » que Françoise Dorin, Jacques Bénétin et René Marc vous proposeront dimanche prochain à 10 heures et 11 h 10 sur l'antenne de Radio-Luxembourg et de Radio-Monte-Carlo.

Si vous faites partie des candidats interviewés par Jacques Bénétin, vos chances sont donc plus grandes de gagner les 500 NF offerts par les biscottes Prior.

La semaine dernière, vous aviez sans doute deviné qu'il s'agissait du Danube.

ZOO-CROQUIS

Aujourd'hui, jeudi 14 juillet, à 13 h 40, au cours de la rubrique de Jean-Paul, « Les jeunes amis des animaux », diffusée dans le magazine de Radio-Luxembourg « Champion », et dimanche prochain à 13 h 30, sur les ondes de Radio-Monte-Carlo, vous sera soumis ce portrait d'animal écrit par Jules Renard :

« Pattes jointes, ELLE saute du poulailler, dès qu'on LUI ouvre la porte. Eblouie de lumière, ELLE fait quelques pas, incertaine, dans la cour. Puis, elle secoue ses piques de la nuit. ELLE va boire au plat creux que la dernière averse a rempli. ELLE ne boit que de l'eau. ELLE boit par petits coups et dresse le col, en équilibre sur le bord du plat. Ensuite, ELLE cherche sa nourriture éparse. Les fines herbes sont à ELLE, et les insectes et les graines perdues. ELLE pique. ELLE pique, infatigable. »

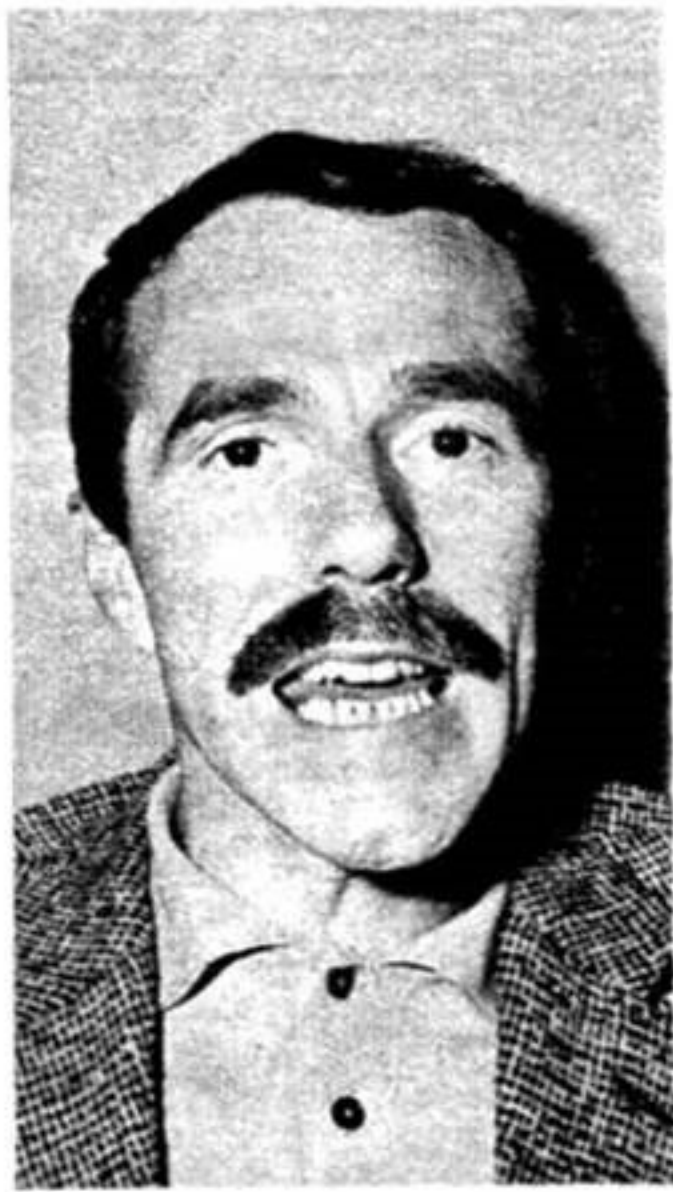
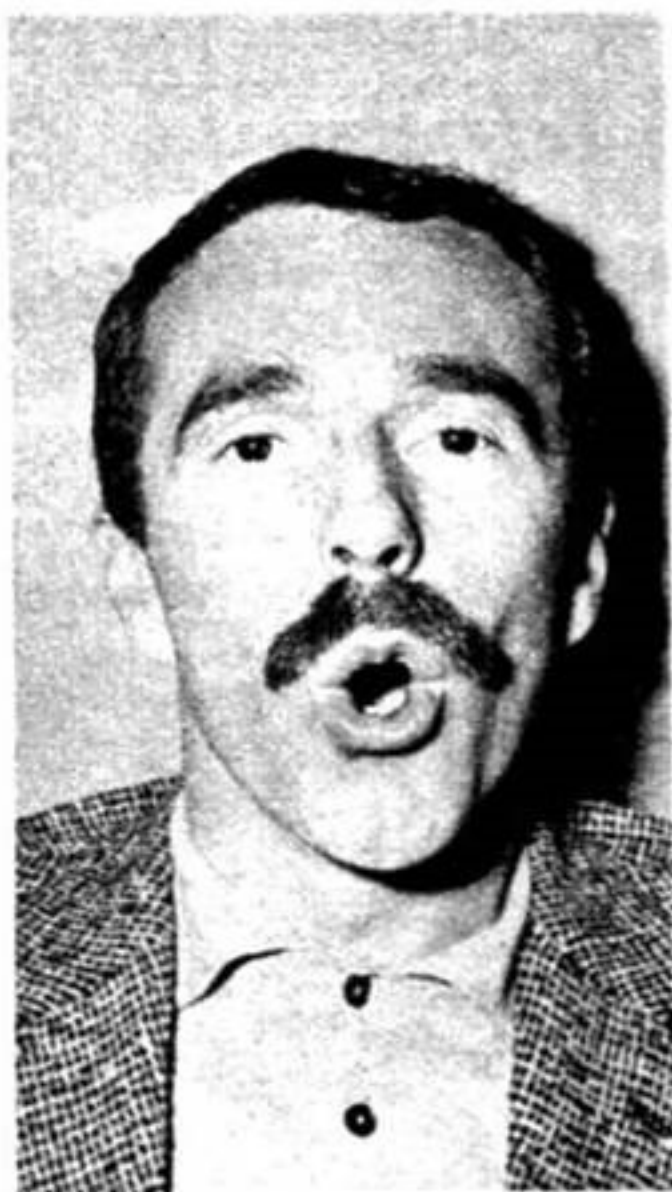
Il vous reste, maintenant, à deviner le nom de cet animal (c'est facile !), à le dessiner en couleurs et à nous envoyer votre dessin.

Chaque semaine, de magnifiques boîtes Caran d'Ache (Prismalo et Néocolor) récompenseront les vingt meilleurs envois sélectionnés par un jury de dessinateurs de « Pilote ».

La semaine dernière, il s'agissait d'un bouc, bien sûr.

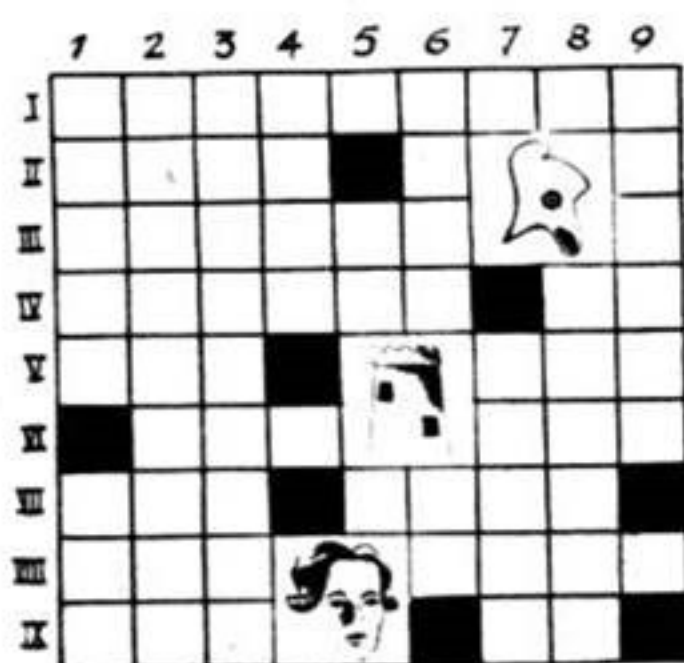
JEAN-PAUL ROULAND : Lisez sur mes lèvres !

Je vous présente cette semaine un nouveau jeu. Il est très facile. Pour en découvrir la solution, il vous suffit de vous regarder dans une glace ! Sur ces trois photos, je prononce les trois syllabes composant le nom d'un personnage que vous connaissez bien et que vous pouvez retrouver dans les pages de « Pilote ». Regardez bien, s'agit-il de : 1. Astérix. — 2. Bison Noir. — 3. Le Gaulois. — 4. Robillard ?



LES MOTS CROISÉS DE "PILOTE" : LA BASTILLE

Horizontalement : I. Ce cardinal, qui fut ministre de Louis XIII, transforma définitivement la Bastille en prison d'Etat. — II. Elle est, en principe, favorable. — III. Il fut un des prisonniers célèbres de la Bastille et réussit à s'en évader dans des conditions ex-



traordinaires. — IV. De par leur situation, les prisonniers politiques de la Bastille y avaient droit, surtout sous le règne de Louis XVI - Deux lettres de qualité. — V. Dans une locution latine qui dit que la loi est dure mais que c'est la loi - Les fossés qui entouraient la Bastille en étaient remplis. — VI. Chose latine - Supprimé. — VII. Liliacée à odeur forte - Populaire, il fut à l'origine de la prise de la Bastille, le 14 juillet 1789. — VIII. En hiver, c'était la honte de malheureux prisonniers enfermés dans les cachots des étages inférieurs de la Bastille - Identique. — IX. Par rapport à la porte Saint-Martin, c'était la direction de la Bastille - Deux lettres de Ney.

Verticalement : I. On entendait, la nuit, ceux des prisonniers enchaînés dans des cachots de la Bastille - Celui de leurs victimes, même s'il était trop tendre ou trop grand, n'influaient guère sur la décision de ceux qui envoyaient

des détenus à la Bastille. — 2. Très populaires à une certaine époque, comme celle d'Epinal, elles illustrèrent largement l'histoire de la Bastille depuis sa construction jusqu'à sa destruction. — 3. A son origine, la Bastille fut construite pour en être une, destinée à défendre la ville de Paris. Ce n'est que quelques centaines d'années plus tard qu'elle fut transformée en prison. — 4. Ce n'en était certes pas un d'être « embastillé ». — 5. Double consonne. — 6. Au XVIII^e siècle, les prisonniers de la Bastille l'étaient avec des chaînes - Article. — 7. Au dernier, en profondeur, les cachots de la Bastille étaient de véritables tombeaux. — 8. Il gouvernait la Bastille lors des insurrections du 14 juillet 1789. — 9. Seul en son genre, comme l'était le prisonnier qui était détenu à la Bastille lorsque la vieille citadelle fut prise par les révolutionnaires.

Solution en page 31.

PIERRE BELLEMARE :

Énigme au Casino

L'été qui commence va conduire l'inspecteur Robillard en un lieu qu'il n'a pas coutume de fréquenter : les casinos. En effet, ces temples du jeu tentent les malfaiteurs et même, vous l'allez voir, les assassins. Ouvrez l'œil, et soyez prêts à aider notre dé-faillant mais brave inspecteur.



Dans la salle du casino, M. Alexis a trouvé la mort. C'est un crime. Robillard est sur place.



Deux personnes avaient intérêt à la mort du défunt : ce sont ses neveux, Achille et Léonard.



Achille reconnaît avoir demandé 100 000 f. à son oncle ; il nie être l'auteur du crime, mais il n'a absolument pas d'alibi.



Ensuite, Robillard se rend chez Léonard. Celui-ci fête justement son 20^e anniversaire avec des amis. Robillard jette un froid.



pas d'accord inspecteur ROBILLARD

Vous êtes incorrigiblement distrait ! Nos jeunes amis ont certainement démasqué le coupable. Ils vont vérifier, page 31, s'ils ont vu juste.

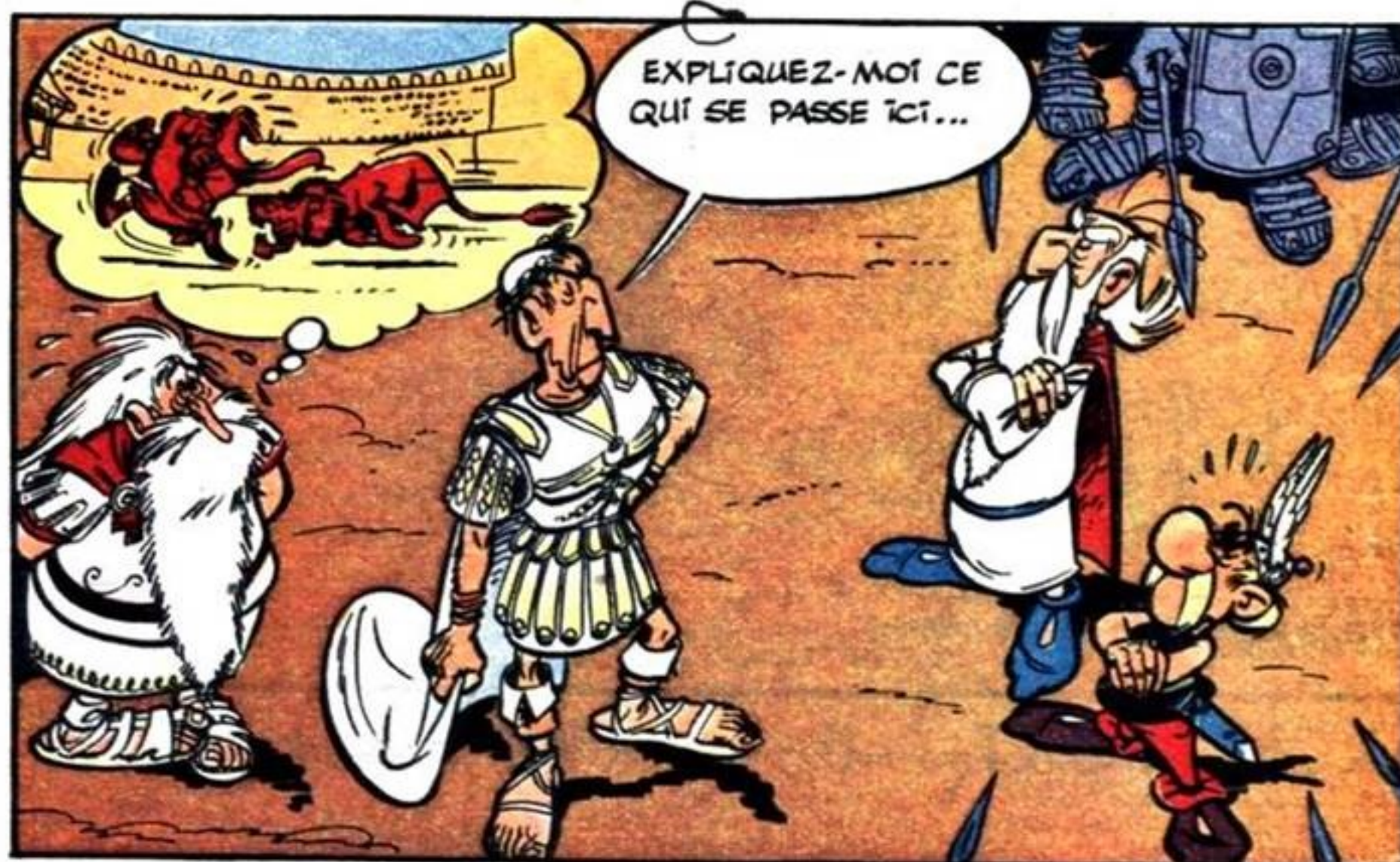
Astérix

LE GAULOIS

DESSINS: UDERT

TEXTE: GOSNIN

RESUME. — Caius Bonus vient d'avoir une visite inattendue, il s'agit de Jules César (en personne), qui vient inspecter le camp de Petibonum.



ET, DURANT TOUTE LA NUIT, SOUS LE CIEL ÉTOILÉ ET LA LUNE BRILLANTE, LES GAULOIS FÊTÈRENT LEURS HÉROS, VAINQUEURS DE LEURS ENNEMIS, GRÂCE À LA RUSE, LA MAGIE ET LA PROTECTION DES DIEUX...



LE TOUR DE FRANCE 1919

LE ROMAN VRAI DU 1^{er} MAILLOT JAUNE

RESUME : Il reste deux étapes pour que se termine le Tour de France 1919, Eugène Christophe, premier porteur

du maillot jaune, possède vingt minutes d'avance sur son plus dangereux adversaire, le redoutable Belge Lambot.

Voici l'arrivée au Parc des Princes de la dernière étape du Tour de France 1919 : en tête, Alavoine suivi de Lucotti, de Barthélémy et de Scieur. Ils se classeront dans cet ordre.



Tout avait bien commencé, une tentative d'échappée de Lambot à Maubeuge avait échoué, Christophe contrôlait la course, mais sur les mauvais pavés à la sortie de Valenciennes, Eugène Christophe tombe, se blesse au genou et, plus grave encore, la fourche de son vélo est cassée !



Oui, Desgrange était mauvais prophète, c'est à quelques centaines de mètres de l'endroit où Petit-Breton perdit le Tour de France 1913 qu'Eugène Christophe va perdre son beau maillot jaune. Calme, sans un mot, Christophe a rejoint, aussi rapidement que le permettait son genou blessé et son vélo abîmé, une forge voisine. Là, seul, le règlement interdit toute intervention, sous l'œil du commissaire qui restera durant toute l'opération, Christophe va se transformer en forgeron, manœuvrant le soufflet et frappant sur l'enclume. Pendant une heure dix minutes Christophe répare son vélo.



Lambot n'a pas laissé passer sa chance, le Belge force vers Dunkerque où il arrivera seul et va être porté en triomphe par des soldats belges. Derrière lui, c'est une hécatombe. Alavoine compte une heure trente de retard, quant à Christophe, il a plus de deux heures de retard.



Le Tour 1919 est joué, Lambot, nouveau maillot jaune possède plus de deux heures d'avance sur Alavoine, quant à Christophe, il va connaître de nouveaux malheurs, il crèvera avant Boulogne-sur-Mer et arrivera au Parc des Princes avec trente-six minutes de retard sur Alavoine, vainqueur de la dernière étape. Lambot, vainqueur du Tour est poliment applaudi, le public du Parc des Princes attend Christophe auquel il va faire un accueil délirant. La piste envahie, « Cri-Cri », premier maillot jaune du Tour de France, est porté en triomphe. Son nom restera immortel dans l'histoire du cyclisme.

FIN

buvez du JUS de POMME

directement du pommier au pressoir et dans la boîte ou la bouteille...

Les pommes, qui contiennent les précieuses vitamines et les sels minéraux indispensables à la santé, sont mûries par le soleil.

Soigneusement cueillies, elles sont expédiées dans les usines les plus modernes où elles sont broyées et pressurées. Le JUS DE POMME est donc un véritable liquide vivant, pur et naturel.

Les campeurs et les sportifs peuvent employer le CONCENTRÉ DE JUS DE POMME.

Il suffit de le diluer dans de l'eau pour obtenir une délicieuse boisson, rafraîchissante et reconstituante.

PUBLI-SERVICE HAVAS



Une vie exubérante explosera sur le continent Antarctique devenu l'Astroport de la Terre.



**LUCIEN
BARNIER**

Bientôt : AU POLE SUD

LE PREMIER ASTROPORT DE LA TERRE

ENGOURDI depuis des millions d'années sous son énorme carapace de glaces éternelles, le continent antarctique va prochainement se réveiller plein d'exubérance aux premières heures de l'ère interplanétaire. Dans cet empire du froid se dressera l'unique astroport reliant la Terre aux autres escales cosmiques ; et cela parce que l'Antarctique jouit d'une situation toute privilégiée, qui n'a rien à voir avec ses conditions géographiques, ainsi qu'on pourrait le penser. Je me rappelle que, lors d'une récente conférence sur l'Antarctique, un savant américain prétait un bel avenir à cette contrée déserte, qu'il rêvait de transformer en formidable entrepôt frigorifique, où l'humanité stockerait ses surplus de récoltes et de viandes. A écouter cet homme, je me surprenais à imaginer les convois de navires, les flottes d'avions-cargos faisant la navette entre les continents et ce réfrigérateur grand comme vingt-cinq fois la France. Pourtant, ce n'est pas comme réfrigérateur mondial que l'Antarctique va jouer sa partie ; on vient de lui trouver une qualité infiniment plus précieuse que son froid naturel.

Vous vous rappelez sans doute avoir lu

que notre Terre est enveloppée de deux couches radioactives, qui font comme un double emballage. Ces ceintures de radiations, pour parler à la manière des savants, se trouvent aux altitudes successives de 2 500 et 12 000 kilomètres. Grâce aux divers satellites artificiels et fusées cosmiques, on sait que la radioactivité y est aussi intense qu'à l'intérieur de nos piles atomiques. Les astronautes ont donc été brutalement amenés à réviser tous leurs plans de liaisons interplanétaires, car on n'avait pas du tout compté que les routes cosmiques comporteraient de tels risques d'accidents. La première idée qui est venue aux spécialistes chargés de construire les vaisseaux cosmiques a été de blinder leurs véhicules de parois de protection anti-radiations, comme on le fait pour assurer la sécurité des hommes dans les centres nucléaires. J'ai vu plusieurs de ces projets de véhicules cosmiques bardés de plomb ou de béton, qui arrivaient aisément à exiger une carapace antiradiations de quinze tonnes pour un petit habitacle de deux mètres cinquante de diamètre. C'était là une solution qui coûtait très cher et obligeait à prévoir des fusées monstrueuses de mille tonnes. Le professeur américain Fred Singer a imaginé une autre technique : celle des satellites-balais, dont

l'emploi ressemble à celle des avant-gardes qui percent des trouées dans la forêt vierge à coups de machettes. Fred Singer voulait creuser un tunnel provisoire dans ces couches radioactives. A l'avant de la fusée véhicule dans laquelle il embarquait les passagers, il déléguait un convoi précurseur de quatre ou cinq satellites qui attiraient les particules radioactives. En agissant de la sorte, on pouvait espérer qu'une tranchée relativement déblayée serait ouverte. Mais il fallait merveilleusement régler le ballet, car on disposait à peine de cinq minutes pour assurer le passage à travers la zone périlleuse. Tout bien réfléchi, ce système semblait le plus facile à mettre au point, mais le prix d'un simple aller et retour Terre-Lune restait encore assez coquet. Qu'on imagine la gabegie que serait un voyage en chemin de fer Paris-Nice pour trois personnes, dans un seul wagon attelé à la plus puissante de nos locomotives, et qui de plus devrait être protégé par un convoi de quatre ou cinq machines haut-le-pied, afin de prévenir d'éventuels déraillements ! Cela prendrait l'allure d'une déplorable fantaisie de multimilliardaire.

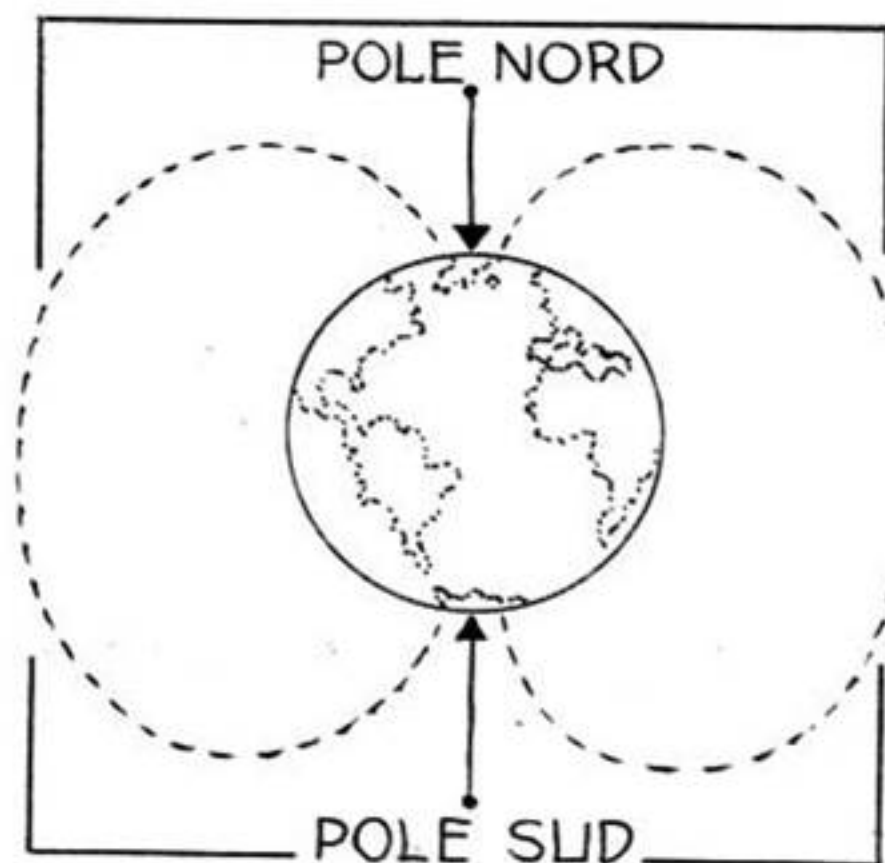
DEUX CHEMINÉES NATURELLES DANS LE COSMOS

Mais l'astronautique vient sûrement de sortir de l'impasse, du fait que quatre savants soviétiques ont localisé deux puits naturels qui, à partir de la Terre, franchissent les redoutables ceintures. Les deux puits se trouvent à la verticale de chacun des deux pôles terrestres. Il est probable que le champ magnétique du globe soit pour quelque chose dans la création de ces tunnels providentiels (voir notre schéma). Quoi qu'il en soit, voilà nos cheminées par lesquelles des fusées habitées pourraient se hasarder à décoller de notre planète. En principe, les navettes interplanétaires pourraient emprunter n'importe laquelle des deux cheminées polaires. Il serait même plus logique de tout centraliser au pôle Nord, pour la raison évidente que la plus grande partie des terres habitées se trouve dans l'hémisphère Nord. Hélas ! la géographie ne se soucie pas obligatoirement de la logique. Le pôle Nord est géographiquement situé dans... l'eau. J'en parle en connaissance de cause, car il y a trois ans j'ai voulu me faire photographe au pôle Nord, parmi une équipe de savants soviétiques ; mais j'ai dû aller poser à une quarantaine de kilomètres du point prestigieux, là où il existait une île de glace flottante. (Cela ne m'empêche pas de dire quelque fois d'un air négligent : « Oh ! cette photo est sans importance... tout banalement une photo du pôle Nord. ») Il est donc impensable d'installer la fantastique ville et les quais et les bases de lancement qui feront l'astroport de demain sur une île artificielle arrimée en plein océan Arctique. Vous voyez ce que cela signifierait : charrier des dizaines de milliers de ton-

nes d'acier, des pilotis géants qui reposeraient sur le fond de l'océan, tirer d'énormes câbles qui amèneraient l'électricité. Ce serait un chantier surhumain.

DES CITÉS DE MÉTAL, RUISSELANTES DE LUMIÈRE

Alors, il est préférable de regarder l'autre cheminée, celle du pôle Sud. Là au moins, on a un sol ferme sous les pas, même si ce sol est fait de trois ou cinq mille mètres de glace. On peut édifier de vastes constructions, hangars, hôtels, réserves de combustibles, centrales électriques, sur ce socle de glace très dure. Rien n'interdit non plus de poser des voies ferrées, de tailler des pistes pour avions lourds. Et, dans ce décor qui semble aujourd'hui figé par un froid implacable, une vie extraordinairement fébrile s'épanouira. On



Voici la forme des ceintures de radiations qui enveloppent la Terre. On voit que les pôles Nord et Sud sont les seules régions libres de particules radioactives. C'est là qu'existent les puits naturels par où les fusées habitées pourraient décoller et atterrir.

verra des cités de métal, ruiselantes de lumière. Le silence antarctique aura fait place au grandiose déferlement des gaz incandescents qui souligneront en traits de feu le départ des astronefs. On viendra de Paris, de Londres, de Moscou et de Washington, pour gravir la passerelle de coupée d'une de ces fusées dressées sous le ciel antarctique. Et de cet « Orly » polaire, on ne se rappellera presque plus qu'il fut naguère une immensité de désolation, sur laquelle régnait le farouche blizzard. Nous vivons les derniers moments du redoutable désert antarctique.

UNE AVENTURE DE "L'HOMME A LA VOITURE ROUGE"

Atoll ALPHA

par Yves JAMIAQUE

RESUME : Sur l'« Atoll Alpha », les volontaires pour le premier vol interplanétaire ont subi un entraînement inhumain, sous la dure autorité du chef : « l'Eprouvette ». Stéphen, « l'homme à la voiture rouge » vient de passer l'épreuve du centrifugeur, destinée à recréer, dans une fusée immobile, les conditions d'un vol réel.

XIV

« ADIEU A L'ATOLL ALPHA »

— Oui, bonhomme ! ce sont les mots que l'Eprouvette a prononcés : « Nous allons tous crever. »

C'est tout ce qu'il a trouvé à dire à ce moment-là. Et quand il eut fini de cracher ces quatre mots, nous l'avons vu verdoyer littéralement... la peau de son visage s'est plissée comme une peau de serpent... Et soudain il s'est mis à trembler, comme ça, de tous ses membres... à trembler piteusement derrière sa table... assis, tassé sur lui-même. Et de grosses gouttes de sueur ont perlé à son front et se sont mises à rouler jusqu'au coin de ses lèvres. Et à chaque fois qu'une de ces gouttes se présentait à cet endroit, il l'attrapait du bout de sa langue... puis il essayait de déglutiner, mais on sentait bien qu'il avait la gorge sèche.

La gorge sèche de peur !... car, à son tour, il connaissait la peur. Ainsi, cet homme, capable de toutes les cruautés, de toutes les rigueurs, de toutes les monstruosité, ce type pour qui la peau des autres ne valait pas une figue, claquait des dents pour la sienne !

C'est souvent comme ça, bonhomme !

méfie-toi de ceux qui ne connaissent pas la valeur de la vie humaine, de ceux pour qui le nom d'homme ne veut rien dire, de ceux qui parlent beaucoup de courage quand c'est celui des autres, méfie-toi de ces types, bonhomme, ce sont toujours des lâches. Et l'Eprouvette était un lâche.

A tel point que je me souviens que nous nous sommes regardés, Perguet, le Rouquin, la Courgette et moi. On n'en revenait pas. Nous avons ressenti le même dégoût pour cette loque. Je crois que c'est le Rouquin qui a été le plus épaté de voir ce pauvre type qu'il avait sûrement pris pour exemple, depuis son arrivée sur l'Atoll.

Bon, toujours est-il que le restant de l'histoire et jusqu'à la fin, tout a été très vite.

Voilà : l'eau commençait à se précipiter drôlement dans nos souterrains. C'est pas le moment de se prendre la tête dans les mains et de se lamenter, il faut faire quelque chose... essayer de se tirer de là. Pas « tous crever », comme dit l'Eprouvette, en tout cas, pas crever sans avoir passé en revue tous les systèmes. Il n'y en a pas tellement, du reste, de systèmes, et ceux qu'il y a tendent tous au même but : tâter partout pour savoir s'il n'y aurait pas, par hasard, une issue quelque part...

D'abord, on a rassemblé tous les copains, et on leur a fait visser leur casque sur la tête. Qui a pris le commandement ? Je n'en sais plus rien, peut-être Berguet, peut-être moi... en définitive, je crois que c'est moi... Je me suis souvenu qu'un jour, le Rouquin nous avait interdit de toucher une espèce de manette qui se trouvait vissée sur une paroi du couloir. Il nous avait

dit qu'en balançant la poignée ça ferait un court-circuit à tout casser et que, par la même occasion, ça ferait exploser des tas de trucs... enfin, tu sais, moi je peux pas bien t'expliquer ces choses-là... j'ai jamais été très fortiche en électricité. Tout ce dont je me souviens, c'est du foudre de

rière lui un scaphandre. Je me penche et, à travers la vitre du casque, j'aperçois à l'intérieur l'Eprouvette.

Eh bien ! tu vois, bonhomme, là, il faut que je fasse une parenthèse. J'ai le cœur qui a sauté de joie. Oui, de joie. Parce que ça, c'était une victoire du nom

A quoi ça servirait d'aller dans Mars, dans Vénus ou plus loin encore, si ce qui devait arriver là-haut n'était qu'une espèce de robot abruti, incapable même de comprendre ce qu'il lui serait donné de voir...

Zeus que ça devait déclencher en abaissant la manette.

En tout cas, je vois encore très bien le tableau : on est tous dans le couloir. Quelqu'un fait signe de se planquer dans un renforcement. Tous les gars ne se le font pas répéter. Les voilà les uns contre les autres, tassés dans cette sorte d'abri. Et moi, j'ai déjà la main sur la manette. Je vais pour appuyer... le Rouquin me retient le bras. Qu'est-ce qui se passe ? On a le casque sur la tête, on ne peut pas se parler. Je n'insiste pas. Je le vois seulement qui se précipite au fond du couloir et disparaît par une ouverture. Il se passe une éternité avant qu'il revienne et ce n'est pas fait pour nous plaire. Chaque minute précipite des tonnes d'eau. On en a déjà jusqu'aux genoux.

Quand le Rouquin revient, il traîne der-

d'homme. Voilà un type, le Rouquin, qu'on aurait pu croire dur comme un roc, imprégné à tout jamais des théories mal-faisantes de l'Eprouvette qui voulait nous arracher du ventre l'envie de s'occuper des autres. Eh bien ! au moment de mettre en pratique ces théories-là, même le Rouquin n'a pas pu. Et il est allé sauver l'Eprouvette au dernier moment, comme un chic type qui en sauve un autre, tout simplement parce que c'est un homme, et qu'il s'agit d'un homme.

Et ça donne un drôle d'espoir, je te prie de le croire, de constater qu'on ne peut pas si facilement devenir robot, même quand la science s'en mêle.

Bon, tout le monde est là maintenant. Un dernier regard. A Dieu va !... je bascule la manette.

Alors, en l'espace d'un éclair, c'est un



L'ATTAQUE PRIME LA DÉFENSE

François Moncla vient de vous apprendre comment plaquer un adversaire. Savoir plaquer c'est bien, mais éviter d'être plaqué c'est mieux, voilà pourquoi François Moncla va vous enseigner, aujourd'hui, à éviter un placage.



Eviter d'être arrêté c'est évidemment le but essentiel du rugby et, si Napoléon a dit que la meilleure défense était l'attaque, c'était sans doute pour la simple raison que l'attaquant possède une arme capitale : l'initiative des opérations. Com-

bien de fois ai-je entendu dire que tel défenseur était mauvais, simplement parce qu'il avait laissé passer un rival ? De telles accusations sont très souvent injustifiées car ce n'est pas toujours le défenseur qui plaque mal mais l'attaquant qui sait bien le tromper.

Il y a quatre façons d'éviter le placage du défenseur : le raffût, le crochet, le changement de pied et la feinte de passe.

LE RAFFÛT

Lorsque l'attaquant est serré de près par le défenseur qui se prépare à le plaquer, le seul moyen d'éviter le placage est de placer un raffût à l'adversaire.

Pour cela il faut mettre rapidement le ballon sous le bras du côté opposé à l'adversaire et avec le bras libre, la main largement ouverte, on repousse l'adversaire en s'appuyant sur son épaule ou sur son front.

LE CROCHET

Lorsque l'on a plus de champ, on essaye de tromper l'adversaire par un

crochet en lui faisant croire que l'on va dans une direction pour aller dans la direction opposée. Pour que le crochet soit efficace il ne doit être placé qu'à quelques mètres du défenseur. Si l'on veut tenter de passer à gauche l'on doit prendre solidement appui sur le pied droit sur lequel on bloquera la course puis, brusquement, on déplacera tout le poids du corps sur le pied gauche et l'on accélérera la course vers la gauche. On fera le contraire pour aller à droite. C'est là où l'initiative est importante car le défenseur réagit toujours avec une fraction de seconde de retard.

Pour s'entraîner seul à travailler son crochet droit ou gauche il est un excellent exercice que l'on peut faire

seul et sans ballon c'est en sous-bois. On court droit sur l'arbre comme si celui-ci était un défenseur à fixer et brusquement on place le crochet, tantôt à droite tantôt à gauche. On peut faire un semblable exercice au stade en remplaçant les arbres par des fanions.

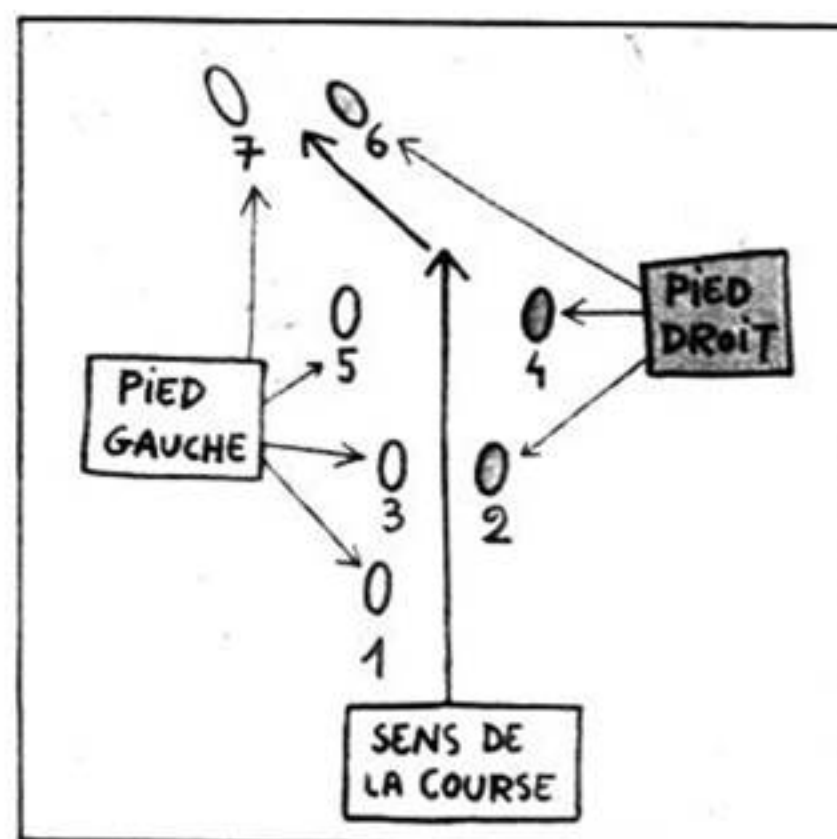
LE CHANGEMENT DE PIED

Comme le crochet, le changement de pied consiste à faire croire à l'adversaire que l'on va d'un côté alors que l'on a décidé d'aller du côté opposé.

Le changement de pied est doublement trompeur car il comporte un changement de pied suivi d'un crochet. Nous venons de voir comment on exécutait le crochet ; le changement de pied se fait en brisant le rythme de ses foulées avant de faire le crochet. Un exemple : en courant le pied droit est en avant, si l'on continuait la course normalement le pied gauche serait en avant à la foulée suivante, pour changer de pied on place le pied gauche à côté du droit et non pas devant, puis, à la foulée suivante, c'est encore le pied droit qui avance le premier et on place le crochet normalement en portant le poids du corps sur le pied droit puis sur le pied gauche (voir croquis).

LA FEINTE DE PASSE

Dans la feinte de passe, il faut donner à l'adversaire l'illusion que l'on fait la passe à un partenaire pour



l'obliger à aller sur ce partenaire. Au moment de lâcher la balle on la ramène vivement et l'on continue la course en passant à côté de l'adversaire qui est pris ainsi à contre-pied. Là encore, l'initiative de l'attaquant joue un rôle primordial car en rugby l'attaque prime la défense.

La semaine prochaine :
LA TOUCHE
DÉTENTE ET COORDINATION.



1 Contre les Gallois le centre français Marquesuzaa se prépare à crocheter l'arrière gallois Terry Davies (N° 1) de dos. La jambe gauche est levée comme si Marquesuzaa voulait partir vers sa gauche mais en reportant son poids brusquement sur sa jambe droite Marquesuzaa ira vers sa droite.

2 Voilà comment un défenseur est pris à contre-pied. Raymond Albadejo crochète l'ailier lourdaïs Tarricq.



déluge autour de nous. D'énormes étincelles nous entourent dans le même temps, des rochers tombent à nos pieds et toutes les cataractes du Niagara viennent se fracasser face à nous. Même dans nos scaphandres, nous sommes assourdis par l'inférieur déluge. Et nous voilà soudain immergés sous une pression d'eau incroyable. Il n'y a plus qu'à nous laisser monter vers le haut, en espérant que l'explosion a ouvert une brèche assez large pour qu'on y passe. On a eu de la veine... trois minutes plus tard, nous voilà émergés à la surface...

Nous avons dévisé nos casques les uns après les autres. Nous avons un peu gonflé nos scaphandres avec l'oxygène de nos bouteilles, de façon à ce qu'ils fassent en même temps bouées de sauvetage et nous permettent ainsi de flotter.

Ecoutez les aventures de « L'Homme à la voiture rouge », tous les jours de la semaine, à 18 h 19, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

Autour de nous, l'océan. Rien que l'océan redevenu calme. Pas la moindre trace de l'Atoll. Plus rien que huit hommes flottant au milieu du Pacifique.

Et voilà. En fait, c'était terminé.

Après, il y a eu le sauvetage. Encore de la veine que des avions soient passés par là et que les pilotes nous aient aperçus. Parce qu'il y a encore ça ! L'éprouvette aurait très bien pu faire un appel radio, lancer un S.O.S. dès le début de la catastrophe. Eh bien ! non, même ça, il ne l'a pas fait.

« Nous allons tous crever »... c'est tout ce qu'il a pu dire ! Ah ! vraiment, un type qui les appliquait, lui, ses théories !...

Les avions sont passés. Ils nous ont aperçus, ils nous l'ont montré en se basculant sur les ailes de droite à gauche. Le premier signe d'humanité qui se manifestait à nous depuis des semaines et des semaines.

Une heure après, c'est un hydravion qui est apparu dans le ciel et qui s'est posé près de nous...

Et voilà, bonhomme, l'histoire de l'Atoll Alpha.

Qu'est-ce qu'on peut en dire ? Oh ! bien des choses ! D'abord que c'est un drôle de boulot que de vouloir retirer à un homme sa conscience d'homme. Pas si facile que ça en a l'air. Et c'est bougrement rassurant pour l'avenir. Oui, bougrement rassurant de savoir que, quoi qu'on puisse faire, la vie humaine est là, dans chacun de nos muscles, dans notre cœur et notre cerveau... la vie humaine avec sa conscience et ses sentiments... Ce qu'on appelle l'âme, sans doute...

Ce qu'on peut d'abord dire, après cette histoire, c'est qu'on n'arrache pas l'âme d'un homme, on ne force pas un homme à se séparer de son âme, comme d'une mauvaise herbe... L'âme d'un homme est plus forte que n'importe quelle théorie scientifique... Et il faudra bien qu'un jour les savants s'en rendent compte... et en tiennent compte. Parce qu'en définitive, à quoi serviraient la science et les plus beaux exploits scientifiques, si l'âme des hommes devait en être détruite...

A quoi ça servirait, je te le demande, d'aller dans Mars, dans Vénus ou plus loin encore, si ce qui devait arriver là-haut n'était qu'une espèce de robot abruti, incapable même de comprendre ce qu'il lui serait donné de voir.

Oui, je sais bien, tu vas me dire : « Mais pour aller là-haut, c'est peut-être une nécessité de se débarrasser de sa peur, de ses sentiments, de son intelligence, de son imagination. »

Alors là, moi, je te réponds une chose, bonhomme : si pour faire ce voyage interplanétaire une telle chose est nécessaire, alors ça ne vaut pas le coup d'y aller.

Rien, tu entends, bonhomme... rien, aucune tentative aussi sensationnelle soit-elle, ne vaut le coup d'être tentée au prix de la dignité humaine.

Tu vas dire que l'histoire est finie depuis belle lurette, que nous sommes déjà loin de l'Atoll Alpha !... et que tout ce que je raconte en ce moment n'a plus rien à voir avec une aventure... Mais peut-être justement que je t'ai raconté mon séjour sur l'Atoll Alpha pour en arriver à te dire ce que je te dis en ce moment... la morale de l'histoire, bonhomme :

« Rien ne vaut la peine d'être tenté au prix de la dignité de l'homme. »

Et moi qui, malgré tout, trouve magni-

fique ce siècle qui nous mènera dans les étoiles, et qui espère bien voir ça avant de mourir... moi, je dis que la science a encore beaucoup à faire pour arriver à ces rêves-là, sans écornifler le nom d' « homme »...

Voilà... je t'ai retenu longtemps, bon-

homme... excuse-moi... Tiens... tu entends ? Ta mère qui nous appelle pour le dîner. Allez, viens ! si la soupe est froide, on va encore avoir droit à des noms d'oiseaux... Elle va dire qu'on était encore dans la lune !...

FIN

Dès notre prochain numéro :

UN SENSATIONNEL FEUILLETON DE VACANCES

L'ÉTRANGE INVITATION

UN INÉDIT DE L.-C. THOMAS ★ GRAND PRIX DU QUAI DES ORFÈVRES



Dans le cadre enchanteur de la Côte d'Azur, une aventure passionnante... Une invitation mystérieuse, des personnages inquiétants, une caverne d'Ali Baba sous la mer... Le suspense de notre prochain feuilleton est à toutes les pages.

le DÉMON des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

RESUME. — Eric a fait enlever son camarade Dalkeith, pour lui prendre le laissez-passer qui permet de rendre visite à Barbe-Rouge, emprisonné sur un ponton. Aidé par quelques pirates rescapés, Eric veut libérer celui qu'il croit son père.

TEXTE: J.M. CHARLIER



ET VOILÀ!... LE TOUR EST JOUÉ!... À PARTIR DE CETTE MINUTE, JE SUIS LORD DALKEITH!... HMM!... POURVU QUE NUL NE LE CONNAISSE, SUR LE PONTON!...



RAPIDEMENT ERIC GAGNE LE LIEU DU RENDEZ-VOUS. LA CHALOUPE PRÉVUE POUR DALKEITH EST DÉJÀ LÀ, QUI L'ATTEND...



HELLO!... JE SUIS LORD DALKEITH ET VOICI L'ORDRE DE MISSION QUI M'AUTORISE À VOIR BARBE-ROUGE!...



À VOS ORDRES, MYLORD!... JE SUIS AU COURANT!... VEUILLEZ EMBARQUER!... NOUS ALLONS ESSAYER D'ATTEINDRE LE PONTON. AVEC CETTE BRUME, C'EST UN TOUR DE FORCE!...



LA CHALOUPE A "DÉBORDÉ", COMMENCE À DESCENDRE LE FLEUVE. ET, APRÈS UNE INTERMINABLE NAVIGATION AU JUGÉ...

PLUS À TRIBORD, LA BARRE!... LE PONTON EST LÀ!...



EN, EFFET... UNE SILHOUETTE ENORME ET RASE, ANCRÉE EN PLEINE TAMISE ET EN AVAL DE LA VILLE, SURGIT SOUDAIN DU BROUILLARD... LE PONTON PENITENTIAIRE.



HO!... DU PONTON!... NE TIREZ PAS!... SERVICE DU ROI!... NOUS VOUDRIONS MONTER À BORD!...



AMARREZ-VOUS À L'ÉCHELLE DE COUPÉE ET MONTEZ!...



QUELQUES INSTANTS PLUS TARD...



VOTRE VISITE NOUS A ÉTÉ ANNONCÉE, LORD DALKEITH, ET J'AI REÇU DES INSTRUCTIONS. HUM... VOTRE LAISSEZ-PASSER EST EN RÉGLE. JE VAIS VOUS FAIRE ACCOMPAGNER CHEZ BARBE-ROUGE.

POURRAI-JE LUI PARLER SEUL À SEUL?...



ET, BIENTÔT... CE DAMNÉ BARBE-ROUGE EST COMPLÈTEMENT ISOLÉ DES AUTRES PRISONNIERS. IL EST AUX FERS DANS LE FOND DU NAVIRE, GARDÉ EN PERMANENCE PAR UN GÉOLIER ET DEUX SOLDATS!... PAR ICI!... MÉFIEZ-VOUS, IL FAIT TRÈS SOMBRE!...



PAR UNE ÉCHELLE ROÏDE, ERIC A SUIVI SON GUIDE JUSQUE DANS LES CALES...

C'EST ICI!... PARFAIT!... CETTE ÉCHELLE EST PEU FRÉQUENTÉE ET L'OBSCURITÉ ESTOMPE LES TRAITS DES GENS



OH!... LÀ!... DERRIÈRE CETTE GRILLE!... ENFERMÉ COMME UNE BÊTE FAUVE, C'EST... C'EST MON PÈRE!... OH!... POURVU QU'IL NE ME TRAHISSE PAS, SINON TOUT EST PERDU!...

C'EST LORD DALKEITH, BENTON!... IL A UNE PERMISSION DU ROI POUR VOIR TON CLIENT!...



JE SAIS!... APPROCHEZ DONC, MY LORD!... AVEC CETTE GRILLE ET CES FERS, VOUS N'AVEZ RIEN À CRAIN- DRE DU TERRIBLE BARBE-ROUGE!

?!?!?



LIVIDE, LE CŒUR BOURRELE D'ANGOISSE, ERIC S'EST APPROCHÉ DE LA CAGE. ET, SOUDAIN, BARBE-ROUGE TRESSAUTE DE STUPEUR, ÉCARQUILLE DES YEUX INCREDULES. MAIS, COMPRENANT EN UN ÉCLAIR QU'ERIC EST LÀ POUR SON SALUT, LE PIRATE PARVIENT À MAÎTRISER SON ÉMOTION.

AINSI, VOILÀ LE FAUVE?...

nicolas

LA MONTRE



HIER soir, après que je sois rentré de l'école, un facteur est venu et il a apporté un paquet pour moi. C'était un cadeau de mémé. Un cadeau terrible et vous ne devineriez jamais ce que c'était : une montre-bracelet ! Ma mémé et ma montre sont drôlement chouettes et les copains vont faire une drôle de tête. Papa n'était pas là parce que ce soir il avait un diner pour son travail et maman m'a appris comment il fallait faire pour remonter la montre et elle me l'a attachée autour du poignet. Heureusement, je sais bien lire l'heure, pas comme l'année dernière quand j'étais petit et j'aurais été obligé tout le temps de demander aux gens quelle heure il est à ma montre, ce qui n'aurait pas été facile. Ce qu'elle avait de bien ma montre, c'est qu'elle avait une grande aiguille qui tournait plus vite que les deux autres qu'on ne voit pas bouger à moins de regarder bien et longtemps. J'ai demandé à maman à quoi servait la grande aiguille et elle m'a dit que c'était très pratique pour savoir si les œufs à la coque étaient prêts.

C'est dommage, à 7 h 32, quand nous nous sommes mis à table, maman et moi, il n'y avait pas d'œufs à la coque. Moi, je mangeais en regardant ma montre et maman m'a dit de me dépêcher un peu parce que le potage allait refroidir, alors j'ai fini ma soupe en deux tours et un petit peu de la grande aiguille. A 7 h 51, maman a apporté le morceau de chouette gâteau qui restait de midi et nous nous sommes levés de table à 7 h 58. Maman m'a laissé jouer un petit peu, je collais mon oreille à la montre pour entendre le tic tac et puis, à 8 h 15, maman m'a dit d'aller me coucher. J'étais aussi content que la fois où

on m'a donné un stylo qui faisait des taches partout. Moi, je voulais garder ma montre à mon poignet pour dormir, mais maman m'a dit que ce n'était pas bon pour la montre, alors, je l'ai mise sur la table de nuit, là où je pouvais la voir bien en me mettant sur le côté et maman a éteint la lumière à 8 h 38.

Et là, ça a été formidable ! Parce que les numéros et les aiguilles de ma montre, eh bien, ils brillaient dans le noir ! Même si j'avais voulu faire des œufs à la coque, je n'aurais pas eu besoin d'allumer la lumière. Je n'avais pas envie de dormir, je regardais tout le temps ma montre et c'est comme ça que j'ai entendu s'ouvrir la porte de la maison : c'était papa qui rentrait. J'étais bien content parce que je pourrais lui montrer le cadeau de mémé. Je me suis levé, j'ai mis la montre à mon poignet et je suis sorti de ma chambre.

J'ai vu papa qui montait l'escalier sur la pointe des pieds. « Papa ! j'ai crié, regarde la belle montre que mémé m'a donnée ! » Papa, il a été très surpris, tellement surpris qu'il a failli tomber dans l'escalier. « Chut, Nicolas, il m'a dit, chut, tu vas réveiller ta mère ! » La lumière s'est allumée et on a vu sortir maman de sa chambre. « Sa mère s'est réveillée » a dit maman à papa, l'air pas content et puis elle a demandé si c'était une heure pour revenir d'un diner d'affaires. « Ben quoi, a dit papa, il n'est pas si tard. » Il est 11 h 58 », j'ai dit, drôlement fier, parce que moi j'aime bien aider mon papa et ma maman. « Ta mère a toujours de bonnes idées pour les cadeaux » a dit papa à maman. « C'est bien le moment de parler de ma mère, surtout devant le petit » a répondu maman qui n'avait pas l'air de rigoler et puis elle m'a dit que j'aille me coucher, mon chéri, et que je fasse un gros dodo.

Je suis revenu dans ma chambre, j'ai entendu papa et maman parler un peu et j'ai commencé mon dodo à 12 h 14.

Je me suis réveillé à 5 h 07 ; il commençait à faire jour et c'était dommage parce que les numéros de ma montre brillaient moins. Moi, je n'étais pas pressé de me lever parce qu'il n'y avait pas classe, mais je me suis dit que je pourrais aider mon papa, qui se plaignait que son patron se plaignait toujours qu'il arrive en retard au bureau. J'ai attendu un peu et, à 5 h 12, je suis allé dans la chambre de papa et maman et j'ai crié : « Papa ! Il fait jour ! Tu vas être en retard au bureau ! » Papa a eu l'air très surpris, mais c'était moins

dangereux que dans l'escalier, parce que dans son lit il ne pouvait pas tomber. Mais il a fait une drôle de tête, papa, comme s'il était tombé. Maman s'est réveillée aussi, d'un coup. « Qu'est-ce qu'il y a ? Qu'est-ce qu'il y a ? » elle a demandé. « C'est la montre, a dit papa, il paraît qu'il fait jour. » « Oui, j'ai dit, il est 5 h 15 et ça marche vers le 16. » « Bravo, a dit maman, va te recoucher maintenant, nous sommes réveillés. » Je suis allé me recoucher, mais il a fallu que je revienne trois fois, à 5 h 47, 6 h 18 et 7 h 02 pour que papa et maman se lèvent enfin.

Nous étions assis pour le petit déjeuner et papa a crié à maman : « Dépêche-toi un peu, chérie, avec le café, je vais être en retard, ça fait cinq minutes que j'attends. » « Huit », j'ai dit et maman est venue et elle m'a regardé d'une drôle de façon. Quand elle a versé le café dans les tasses, elle en a mis un peu sur la table cirée parce que sa main tremblait, j'espère qu'elle n'est pas malade, maman. « Je serai là à l'heure pour le déjeuner, a dit papa, je pointerai à l'entrée. » J'ai demandé à maman ce que ça voulait dire pointer, mais elle m'a dit de ne pas m'occuper de ça et d'aller m'amuser dehors. C'est bien la première fois que je regrettais qu'il n'y ait pas classe, parce que j'aurais voulu que mes copains voient ma montre. A l'école, le seul qui est venu avec une montre, une fois, c'est Geoffroy, qui avait la montre de son papa, une grosse montre avec un couvercle et une chaîne. Elle était très chouette la montre du papa de Geoffroy, mais il paraît que Geoffroy n'avait pas la permission de la prendre et il a eu des tas d'ennuis et on n'a plus jamais revu la montre. Geoffroy a eu une telle fessée, il nous a dit, qu'on a bien failli ne plus jamais le revoir, lui non plus.

Je suis allé chez Alceste, un copain qui habite tout près de chez moi, un gros qui mange beaucoup. Je sais qu'il se lève de bonne heure parce que son petit déjeuner lui prend du temps. « Alceste ! j'ai crié devant sa maison, Alceste ! Viens voir ce que j'ai ! » Alceste est sorti, un croissant à la main et un autre dans la bouche. « J'ai une montre ! » j'ai dit à Alceste en mettant mon bras à la hauteur du bout de croissant qui était dans sa bouche. Alceste s'est mis à loucher un peu, il a avalé et il a dit : « Elle est rien chouette. » « Elle marche bien, elle a une aiguille pour les œufs à la coque et elle brille la nuit » j'ai expliqué. « Et dedans, elle est comment ? » il m'a demandé, Alceste. Ça, je n'avais pas pensé à regarder. « At-

tends », m'a dit Alceste et il est entré en courant dans sa maison. Il en est ressorti avec un autre croissant et un canif. « Donne ta montre, m'a dit Alceste, je vais l'ouvrir avec mon canif. Je sais comment faire, j'ai déjà ouvert la montre de mon papa. » J'ai donné la montre à Alceste qui a commencé à travailler dessus avec le canif. Moi, j'ai eu peur qu'il ne casse ma montre et je lui ai dit : « Rends-moi la montre. » Mais Alceste n'a pas voulu, il tirait la langue et essayait d'ouvrir la montre, alors, j'ai essayé de reprendre la montre de force, le



canif a glissé sur le doigt d'Alceste, Alceste a crié, la montre s'est ouverte et elle est tombée par terre à 9 h 10.

Il était toujours 9 h 10 quand je suis arrivé en pleurant à la maison. La montre ne marchait plus. Maman m'a pris dans ses bras et elle m'a dit que papa arrangerait tout.

Quand papa est arrivé pour le déjeuner, maman lui a donné ma montre. Papa a tourné le petit bouton, il a regardé maman, il a regardé la montre, il m'a regardé moi et puis il m'a dit : « Ecoute Nicolas, cette montre ne peut plus être réparée. Mais ça ne t'empêchera pas de t'amuser avec elle, bien au contraire, elle ne risque plus rien et elle sera toujours aussi jolie à ton poignet. » Il avait l'air tellement content, maman avait l'air tellement contente, que j'ai été content aussi.

Ma montre marque maintenant toujours quatre heures, c'est une bonne heure, l'heure des petits pains au chocolat, et la nuit, les numéros continuent à briller.

C'est vraiment un chouette cadeau, le cadeau de mémé !

par SEMPÉ et GOSCINNY



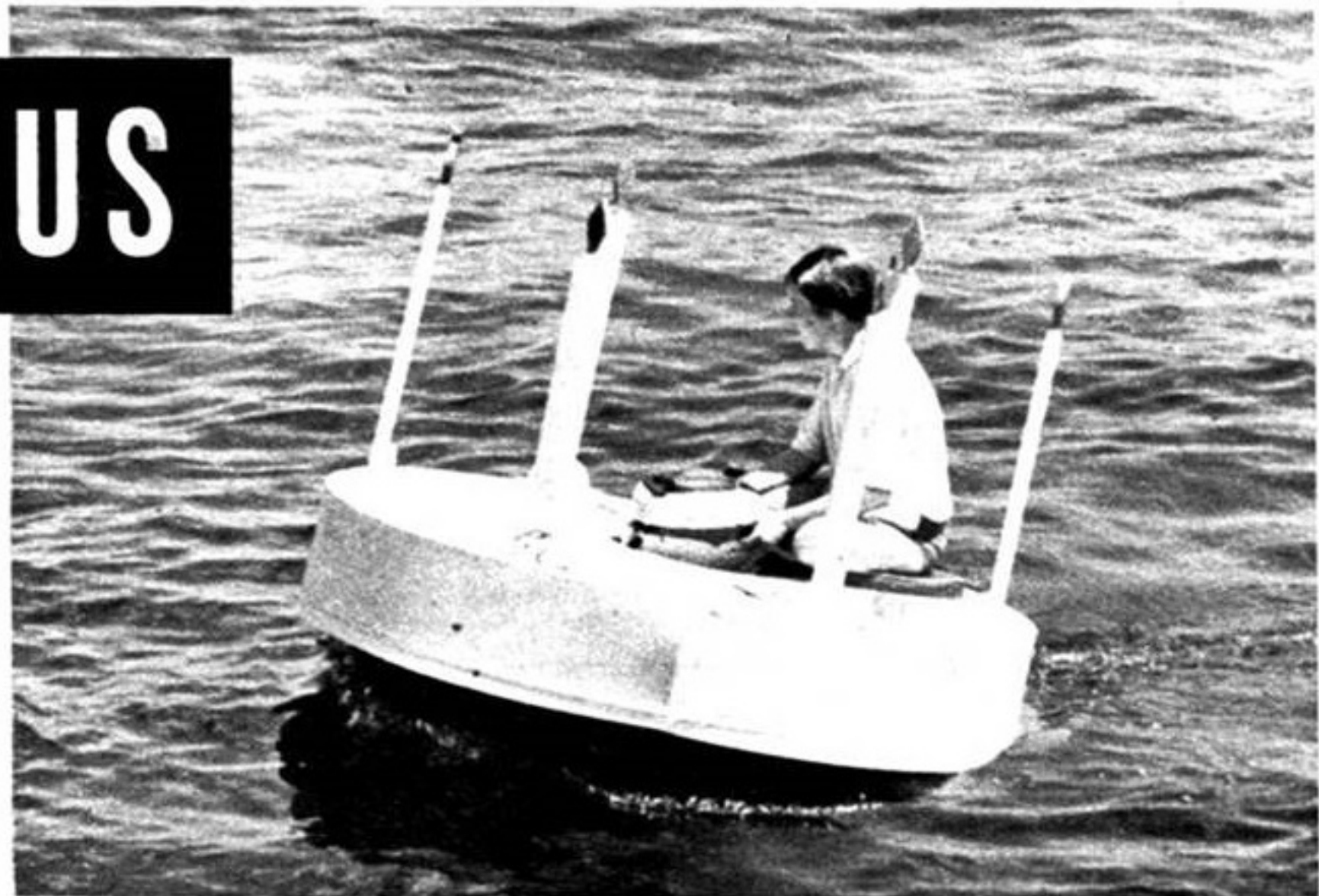
par SEMPÉ et GOSCINNY

BATEAUX FARFELUS



Deux pneus, un moteur et un lauréat prêt pour le naufrage.

NOS amis américains, c'est connu, sont friands de concours excentriques. A Boston, par exemple, on vient d'organiser un concours de bateaux farfelus. La seule condition imposée aux participants : les bateaux ne devaient pas ressembler à des bateaux. Nous publions les photos des vainqueurs, vous verrez qu'on ne manque pas d'imagination à Boston... Et on n'y craint pas de sombrer dans le ridicule !



Le grand prix avec mention spéciale : un superbe gâteau d'anniversaire rose, avec six bougies en bois. Cette embarcation doit provoquer un mal de mer énorme en cas de houle, quand la seule mention de nourriture suffit à vous rendre tout de suite malade !

Une trika inattendue, tirée par un cheval de bois. Ce « navire », comme tous ceux qui ont participé au concours, était propulsé par un moteur hors-bord d'une puissance de 3 CV, suffisant pour évoluer devant le jury hilare.

Voici enfin l'idée la plus incompréhensible : une charrette avec un mannequin attaché aux brancards. « Pourquoi ce mannequin ? » a-t-on demandé à l'inventeur de ce navire. « Pourquoi pas ? » a-t-il alors répondu.



un grand film de...

Pour la plupart des Français, la vie de Bernadette Soubirous se limite à cette période de cinq mois durant laquelle la petite paysanne pyrénéenne assista à 18 apparitions de la Vierge. Dans le film « Il suffit d'aimer » réalisé par Robert Darène et interprété par Danièle Ajoret, le grand écrivain G. Cesbron (parrain que se sont choisis des centaines de détenteurs du « carnet de bord »), retrace cette fois la vie entière de ce personnage attachant qui ne saurait, affirme-t-il, être la propriété exclusive des bien-pensants. Ce n'est pas un film religieux que Gilbert Cesbron a voulu faire mais avant tout un film humain.



votre parrain Gilbert Cesbron

IL SUFFIT D'AIMER

UNE BERNADETTE DE LOURDES QUE LE CINÉMA N'AVAIT PAS ENCORE DÉCOUVERTE



En 1858, vit à Lourdes une jeune bergère de quatorze ans qui garde les moutons dans la lande Puyono. Elle s'appelle Bernadette Soubirous et loge misérablement avec son père, sa mère, sa sœur, et ses deux frères, dans un ancien cachot désaffecté de trois mètres sur quatre, les fenêtres s'ouvrent sur une cour privée d'air.



En allant ramasser du bois, le long du Gave, avec sa sœur cadette et sa cousine, Bernadette perçoit soudain une grande rumeur de vent, près de la Grotte de Massabielle. C'est alors que lui apparaît « une petite demoiselle », tout habillée de blanc avec une ceinture bleue et une rose sur chaque pied, qui lui sourit en égrenant son chapelet.

Les parents de Bernadette sont très inquiets lorsque leur enfant leur confie ce qui lui est advenu. Par crainte du scandale, ils interdisent à leur fille de conter son aventure et lui ordonnent de ne plus retourner à Massabielle. Mais ils reviennent sur leur décision car Bernadette, qui ne cesse de prier, leur affirme que la « Dame » réclame avec insistance sa venue.



Bernadette est témoin d'autres apparitions si bien que toute la ville est bientôt en émoi. Citée à paraître devant le procureur impérial, puis devant le commissaire de police, Bernadette est relâchée, mais son père reçoit la consigne de surveiller sa fille pour éviter de troubler l'ordre public.



Du 11 février au 16 juillet 1858, la « Demoiselle » apparaît ainsi dix-huit fois à Bernadette. Elle lui indique l'emplacement d'une source qui se révèle miraculeuse et lui dévoile enfin son identité en déclarant à la petite paysanne : « Je suis l'Immaculée Conception, la mère de Jésus. »



L'entrée de la grotte est interdite au public mais la foule brise les barrières. Plusieurs miracles se sont produits et l'Eglise décide d'élever un sanctuaire dédié à la Vierge. Retirée à l'hospice de Lourdes où elle fait office de servante, Bernadette reçoit la visite de Mgr Forcade, évêque de Nevers.

Ce saint homme vient proposer à Bernadette d'entrer au couvent de Saint-Gildard, à Nevers, où les sœurs sont vouées aux services les plus humbles. Bernadette est admise, par charité, dans ce cloître où, durant quatorze années, elle vit comme une servante en épluchant les légumes, préparant les tisanes, lavant les carreaux.



De cette retraite Bernadette, devenue sœur Marie Bernard, ne peut certes imaginer l'extraordinaire métamorphose de Lourdes. Pourtant, cette religieuse modeste, dévouée, est ainsi jugée sur fiche par la sévère mère des Novias, « caractère rude, susceptible ».



Mince par des crises d'asthme et une carie osseuse (qui la contraignent bien vite à se servir de béquilles), Bernadette doit maintes fois s'aliter. Souriante, elle prétend qu'elle est encore, dans cet état, utile à la communauté car « il n'y a pas que les ressorts qui fassent marcher l'horloge... Il faut aussi des poids ». Lorsqu'elle rend le dernier soupir, un carnet s'échappe de ses mains. On y lit ces mots : « Je ferai tout pour le Ciel. Là, je trouverai ma mère dans tout l'éclat de sa gloire. » Bernadette repose à Nevers, dans un cercueil de cristal.



UNE ENQUÊTE ET UN PILOTORAMA SPÉCIAL DE "PILOTE"

L'ARMÉE FRANÇAISE A L'HEURE DES MISSILES

par GEORGE FRONVAL



Quelque part, en France, l'armée procède aux essais d'un engin téléguidé qui doit être mis en service dans certaines unités légères. Ces essais sont faits périodiquement.

On ne saurait concevoir de 14 juillet sans défilé militaire.

Au temps de la Belle-Epoque, cette revue avait lieu à Longchamp.

Sur l'immense tapis vert du champ de course, les troupes défilaient, musique en tête. Les fantassins, les « piou-pious », comme on les appelait alors, pantalons rouge-garance, capote bleu foncé, portant au dos le fameux « as de carreau », marchaient au pas cadencé, le fusil sur l'épaule, tandis qu'au-dessus d'eux, dans le ciel, vrombissaient les moteurs de quelques avions.

Maintenant, le défilé traditionnel a lieu sur les Champs-Élysées et s'étend sur plusieurs kilomètres. L'armée française est là, au grand complet, avec ses grandes écoles et ses unités les plus diverses. C'est une armée moderne, qui ne le cède en rien aux autres armées du monde. L'armée française d'aujourd'hui est à l'image du pays et, sur l'échiquier mondial, elle est un pion de toute première importance.

Les numéros d'ordre, se rapportent au Pilotorama, pages suivantes.

UNE armée moderne doit pouvoir se déplacer très rapidement et se porter sur les points névralgiques, dans les délais les plus brefs.

La guerre de 1914-1918 fut une guerre d'observation. On s'épiait d'une tranchée à l'autre, et lorsqu'on grignotait à l'ennemi quelques mètres de terrain, c'était porté, le lendemain, dans le communiqué officiel.

Le conflit de 1939 a démontré la supériorité des engins blindés. L'avance des troupes allemandes, en juin 1940, se comptait, chaque jour, par dizaines de kilomètres. A l'Est, sur le Rhin, la France avait établi une ligne de défense, considérée comme inviolable, la Ligne Maginot. L'ennemi lança ses chars sur la Hollande, le Luxembourg et la Belgique et pénétra aisément sur notre territoire, par le Nord, à peine défendu. En dépit des recommandations pressantes d'un officier de blindés, le colonel Charles de Gaulle, nos chars d'assaut étaient en petit nombre et leurs équipages mal entraînés. La résistance qu'ils purent opposer à l'envahisseur fut insuffisante.

Il fallut quatre longues années et l'aide totale de nos alliés pour forger une nouvelle armée française qui, dotée d'un matériel moderne, venu en majeure partie des ateliers américains, participa pour une très grande part à la libération du territoire.

Une armée moderne est sans cesse en transformation. Chaque nouvelle invention exige d'elle une nouvelle adaptation. L'armée française d'aujourd'hui s'est mise à l'heure des fusées et des missiles. Ses soldats sont des combattants d'élite, dotés d'un matériel excellent, entièrement conçu par nos ingénieurs et fabriqué dans nos ateliers et nos arsenaux. L'armée française, désormais, et c'est là un atout considérable, n'est tributaire d'aucune autre et se suffit entièrement à elle-même.

Il n'y a pas si longtemps, le combattant montait en ligne, portant un équipement lourd et encombrant, qui le paralysait et le gênait dans ses moindres gestes. Il marchait en colonne, souvent pendant de nombreuses heures, pour prendre position.

RIEN D'AUTRE QUE L'INDISPENSABLE

Le soldat français d'aujourd'hui a une tenue pratique, légère, confortable, adaptée aux circonstances. Ainsi, plus de bandes molletières qui gênaient la circulation du sang. Autrefois, il ne pouvait compter que sur le fusil et la baïonnette. Maintenant, il dispose d'armes rapides et pratiques. Lorsqu'il doit fournir des étapes longues et fatigantes, le fantassin est transporté près de son poste de combat, par des moyens motorisés qui lui appartiennent en propre ou qui lui sont fournis par une arme spécialisée : le Train des Equipages.

Le soldat français de 1960 possède un équipement réglementaire (voir notre Pilotorama), ingénieusement conçu, qui peut subir des modifications selon les théâtres d'opération. Ainsi, les troupes d'Afrique du Nord portent le plus souvent la casquette Bigard (2), tandis que les troupes d'infanterie de marine, qui stationnent dans la

savane tropicale ont un chapeau de brousse (3).

Parmi les nouvelles armes utilisées par l'armée française, se trouve un appareil de tir I.R. (5) qui peut s'adapter sur n'importe quelle arme légère, fusil ou carabine, et qui permet, grâce aux rayons infrarouges, de déceler, de nuit, un ennemi à une certaine distance. Fonctionnant avec une batterie, cet appareil est toutefois assez encombrant.

Chaque armée a son corps d'hommes-grenouilles (27), spécialistes. La France a, à Saint-Raphaël, un centre d'entraînement intensif, qui ne le cède en rien à celui de nos voisins italiens. Certains spécialistes se perfectionnent dans l'exploration sous-marine en utilisant le scaphandre autonome Cousteau-Gagnan (26).

DES MOTEURS PARTOUT

L'armée française moderne est motorisée à l'extrême. L'effort a porté sur la production de véhicules spéciaux en partant d'un matériel ayant fait ses preuves : le châssis A.M.X. Autour de ce matériel robuste, s'est développée une série de véhicules à chenilles. Le char de combat A.M.X. (18) pèse 13 tonnes. C'est un engin blindé, de silhouette basse, et armé pour la lutte anti-char. Il est efficacement protégé contre les armes automatiques et les éclats d'obus de moyen calibre. Ayant un équipage de trois hommes à son bord, il bénéficie d'une autonomie de 8 heures environ, et lorsqu'il est sur une route, il peut atteindre une vitesse de 40 à 45 kilomètres/heure.

Le véhicule P.C., dérivé du char A.M.X., est aménagé pour le transport dans une zone de combat d'un personnel de commandement (état-major ou Transmissions) de sept hommes. Egalement dérivé du char A.M.X., le véhicule blindé de transport (9) peut emmener douze passagers équipés et armés dans la zone des combats. Ce même char A.M.X. peut être utilisé pour la défense contre avion et pour le lancement des rockets (21) et (22).

La chenillette une tonne, type C.M. 52 (10), dont la vitesse maximum est de 70 kilomètres/heure, peut transporter du matériel et des troupes, en tous terrains. Elle peut également servir d'affût pour diverses armes anti-chars.

En contraste, nous vous montrons le plus gros engin actuel de l'armée française encore à l'état de prototype. C'est un char de 50 tonnes (16), destiné aux nouvelles divisions blindées. Armé d'un canon de 105 A. 05, il a une vitesse soutenue de 40 kilomètres à l'heure, ce qui n'est pas mal pour un tel colosse. Il est vrai qu'il dépense 600 litres aux 100 kilomètres.

Equipés de nouvelles roues, nos camions militaires peuvent évoluer rapidement, en tous terrains.

L'E.B.R. (Engin Blindé de Reconnaissance) Panhard, est un véhicule blindé, à roues, très rapide, puissamment armé d'un canon de 75 et de trois mitrailleuses et doté d'un très grand rayon d'action. Rigoureusement symétriques, ses deux postes de conduite lui permettent de dépasser, sur route, 100 kilomètres, indifféremment dans les deux sens. Son train de roulement de huit roues, dont quatre normalement relevées sur route, est abaissé en tous terrains et lui donne des possibilités comparables aux engins chenillés (14).

Le véhicule amphibie L.V.T. (25) peut transporter 25 hommes et atteindre, en mer, une vitesse de 5 nœuds. Son armement consiste en un obusier de 75.

Enfin, actuellement est à l'étude une jeep Delahaye équipée en lance-fusées (20).

Dans le domaine de l'armement, nous retrouvons le châssis A.M.X. Il supporte ainsi un obusier automoteur de 105 (17), servi par cinq hommes. Cet engin, ayant un champ de tir propre en direction et en hauteur, est doté d'une très grande mobilité. Le canon autotracteur de 155 (19) est également monté sur châssis A.M.X. Lui aussi a un équipage de cinq hommes. Pesant trente tonnes, il a une vitesse moyenne de 45 kilomètres/heure.

L'armement le plus original de l'armée française est le scooter avec canon de 75 parachutable (7). Ce canon tirant sans recul a une portée de 6 kilomètres.

LA GRUE LA PLUS PUISSANTE DU MONDE

Le génie dispose de toute la gamme des matériels de Travaux publics : engins de terrassement, de levage (il possède, en gare de Lyon (Rhône), la grue la plus puissante du monde sur rails), de chargement et de transport. Signalons, parmi les dernières nouveautés, une jeep de déminage (23) et un pont d'assaut système Gillois (28) qui permet le franchissement d'un cours d'eau assez large, en un temps record.

L'armée française a un service de Transmission hors pair. Dans le domaine de la détection, elle possède des radars excellents, que ce soit le radar A.C.A.L. (34), le radar en installation fixe (30), le radar de conduite de tir pour artillerie anti-aérienne, de guet ou de direction de tir (40) ou enfin

le radar S.D.S. de surveillance du sol (32).

Dans le domaine des missiles, la France, qui fut à l'avant-garde, a conservé sa place. Elle l'a prouvée à Reganne, avec sa bombe A.

Ayant utilisé pendant longtemps les fusées américaines Hawks, qui sont encore en service, l'armée française utilise, aujourd'hui, ses propres fusées, comme par exemple la « Sfecmas », dérivée du redoutable V 2, et particulièrement en service dans les unités de la Marine. Mais ce dont la France est particulièrement fière, c'est de la fameuse fusée « Véronique » (35), mise au point à Colomb Béchar. C'est une fusée destinée au sondage de l'atmosphère. Ses performances sont les suivantes : vitesse en fin de combustion : 2 000 mètres par seconde ; altitude maximum : 240 kilomètres ; accélération au départ : 20 mètres par seconde.

Les dernières expériences de Reganne ont permis à la France de prouver que dans le domaine nucléaire, elle avait droit à la parole, comme les trois autres Grands.

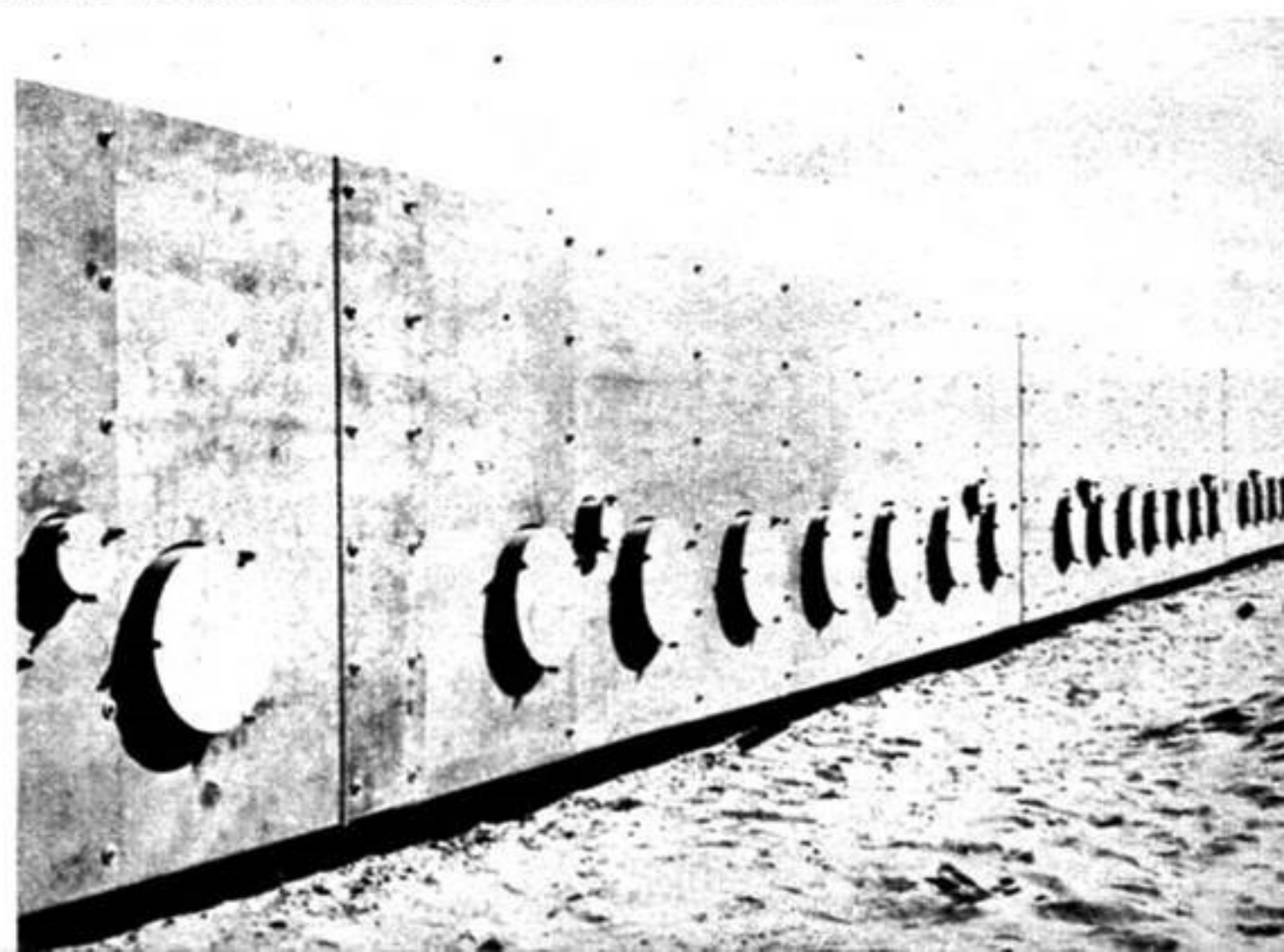
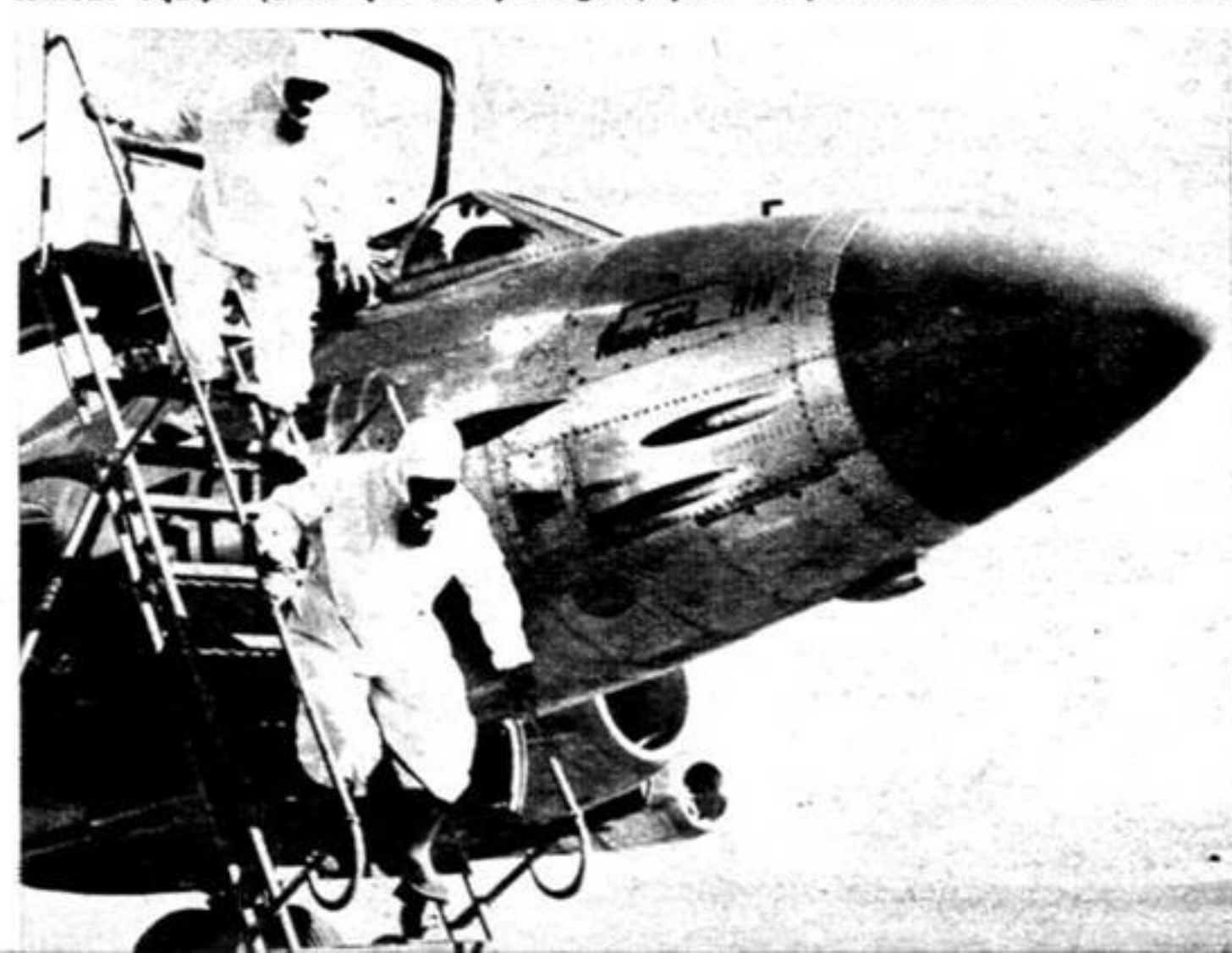
LE DOMAINE DE MICHEL TANGUY

Dois-je vous parler de l'aéronautique ? Dois-je vous dire que les légendaires « bananes » seront progressivement remplacées par des appareils français, les « Frelons » (13), que l'hélicoptère « Djinn » (8) est un biplace permettant les observations et les liaisons rapides et que l'« Alouette II » (12), dont déjà 700 appareils sont en service, permet de déplacer quatre personnes en un temps record ? Est-il nécessaire de vous dire que ces trois appareils sont, tous trois, à un seul rotor ? Est-il nécessaire de vous parler du « Vautour » (37), du « Mirage » (38) et de l'« Etendard » (39) ? Non, n'est-ce pas, car, très certainement, Michel Tanguy a déjà dû vous parler longuement de tous ces engins.

Quoi qu'il en soit, il importe de savoir que l'armée française de 1960 est une armée moderne, qu'elle est prête à toute éventualité et n'a pas à redouter les douloureuses surprises de 1940. Forte et disciplinée, elle est l'une des plus qualifiées du monde. Dotée d'engins modernes, animée d'un esprit sans égal, elle est prête au combat. Cependant, aucun sentiment de conquête, aucun désir de domination ne l'anime. Elle souhaite vivre en paix et en complète harmonie avec les armées des autres pays. Mais, elle se tient sur le qui-vive, pour se porter au secours des peuples qui, s'étant mis sous sa protection, ou ayant demandé son aide, seront attaqués, comme pour défendre son propre territoire. Mais, avant toute chose, comme le peuple de France, dont elle est issue, elle est animée d'un esprit pacifique.

VOIR PAGES SUIVANTES

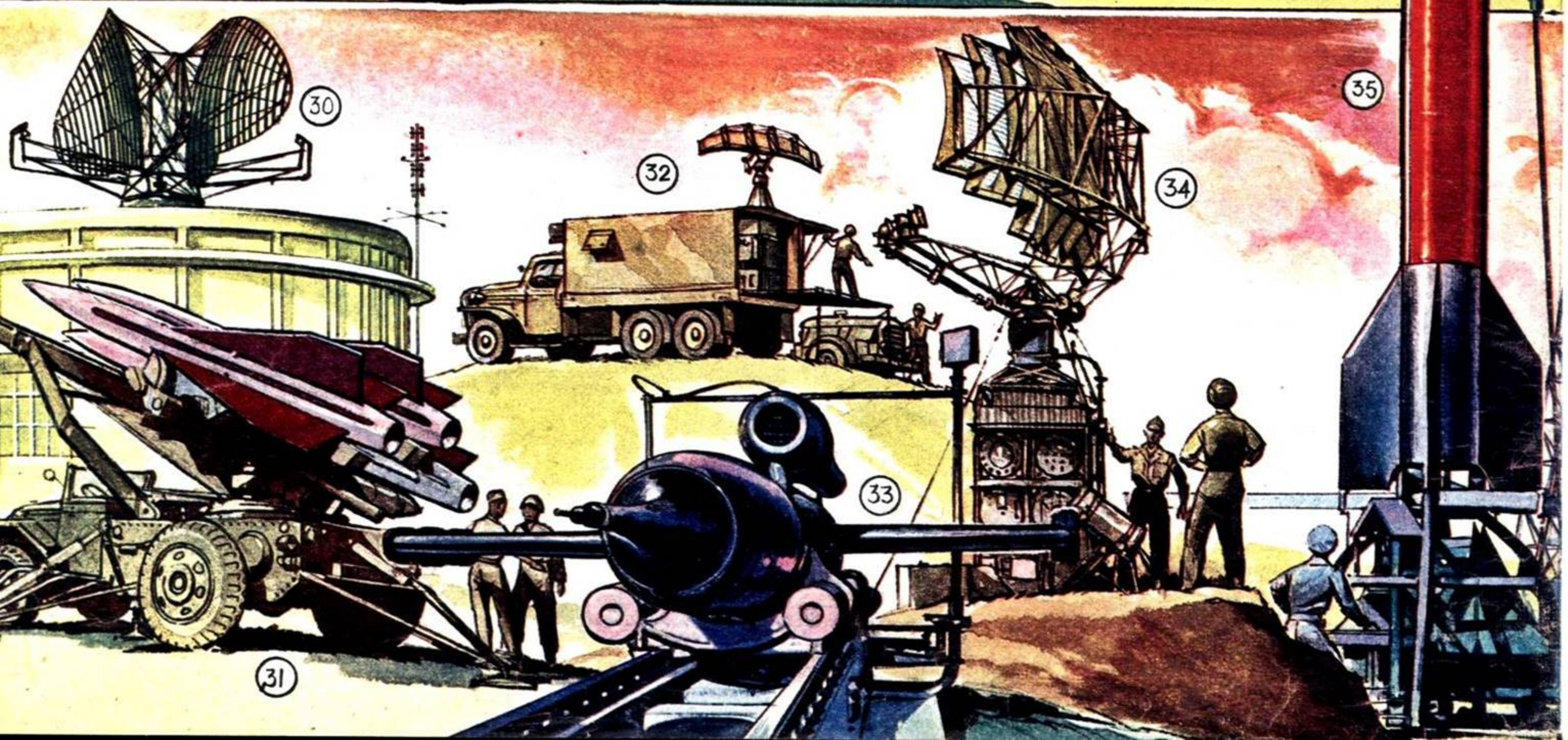
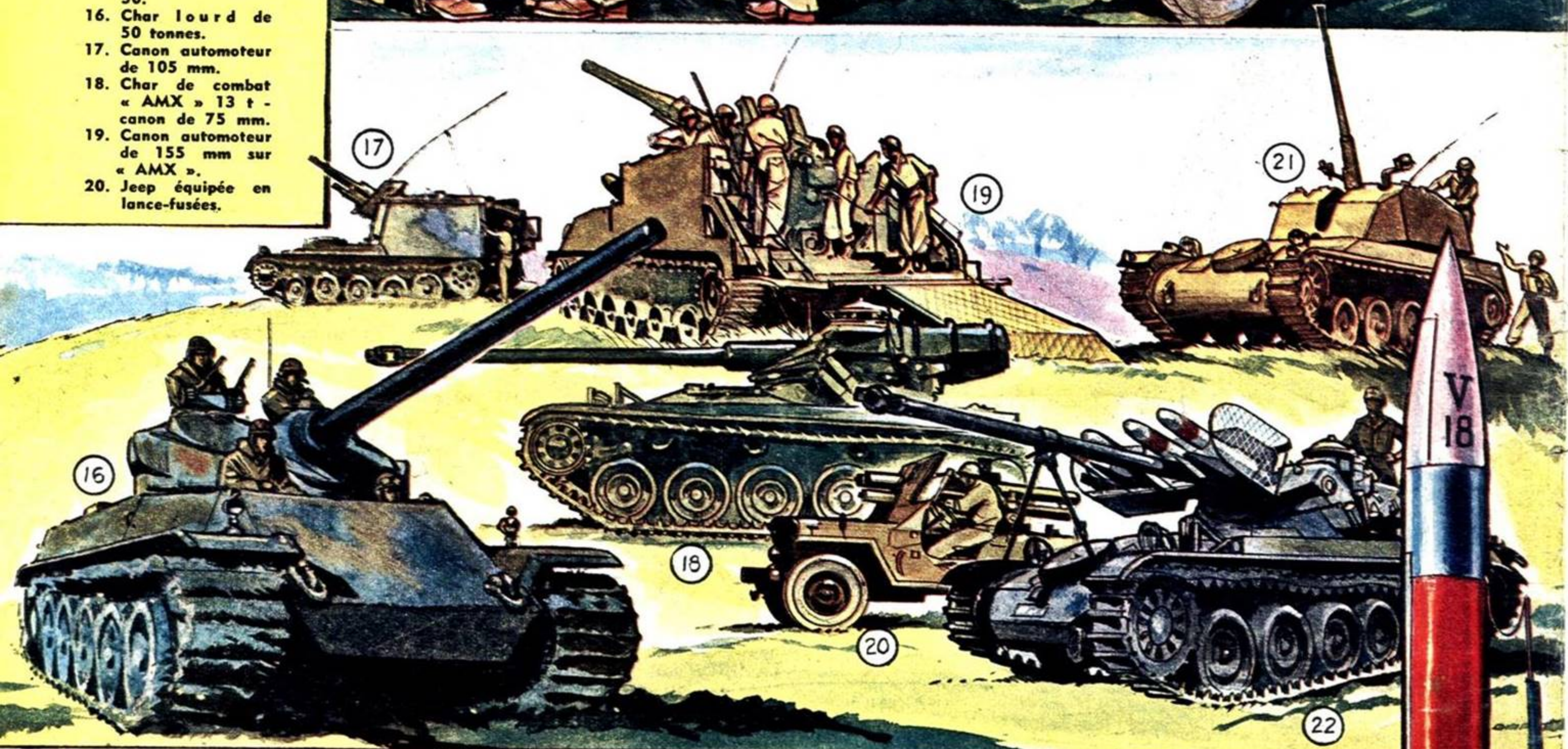
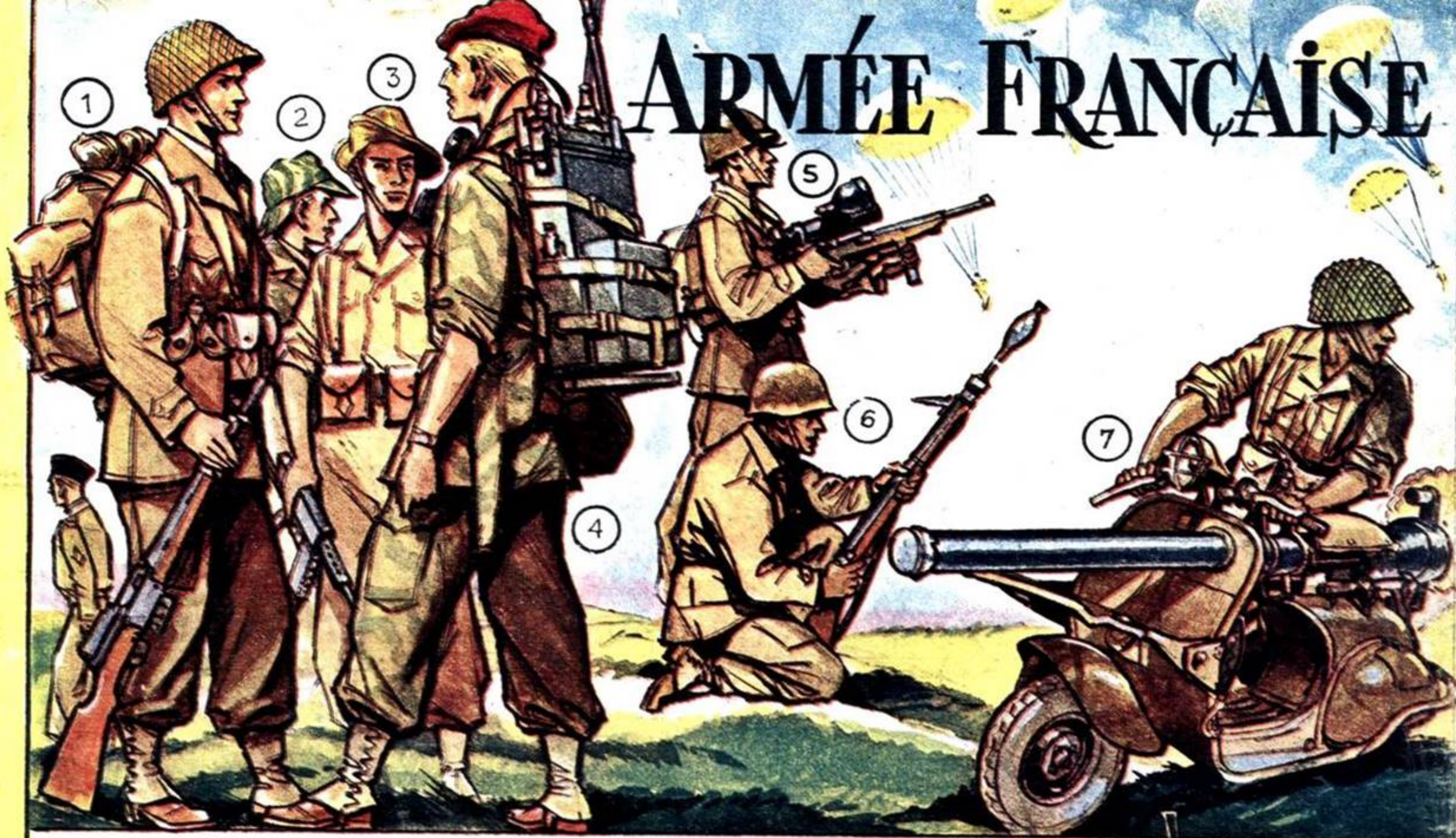
Voici les dernières images en date de l'armée française 1960, prises au centre atomique de Reggane. A gauche, un « Vautour » spécialement équipé (ainsi que ses passagers) pour la poursuite des nuages radioactifs. A droite, le blockhaus qui sert aux observations optiques.



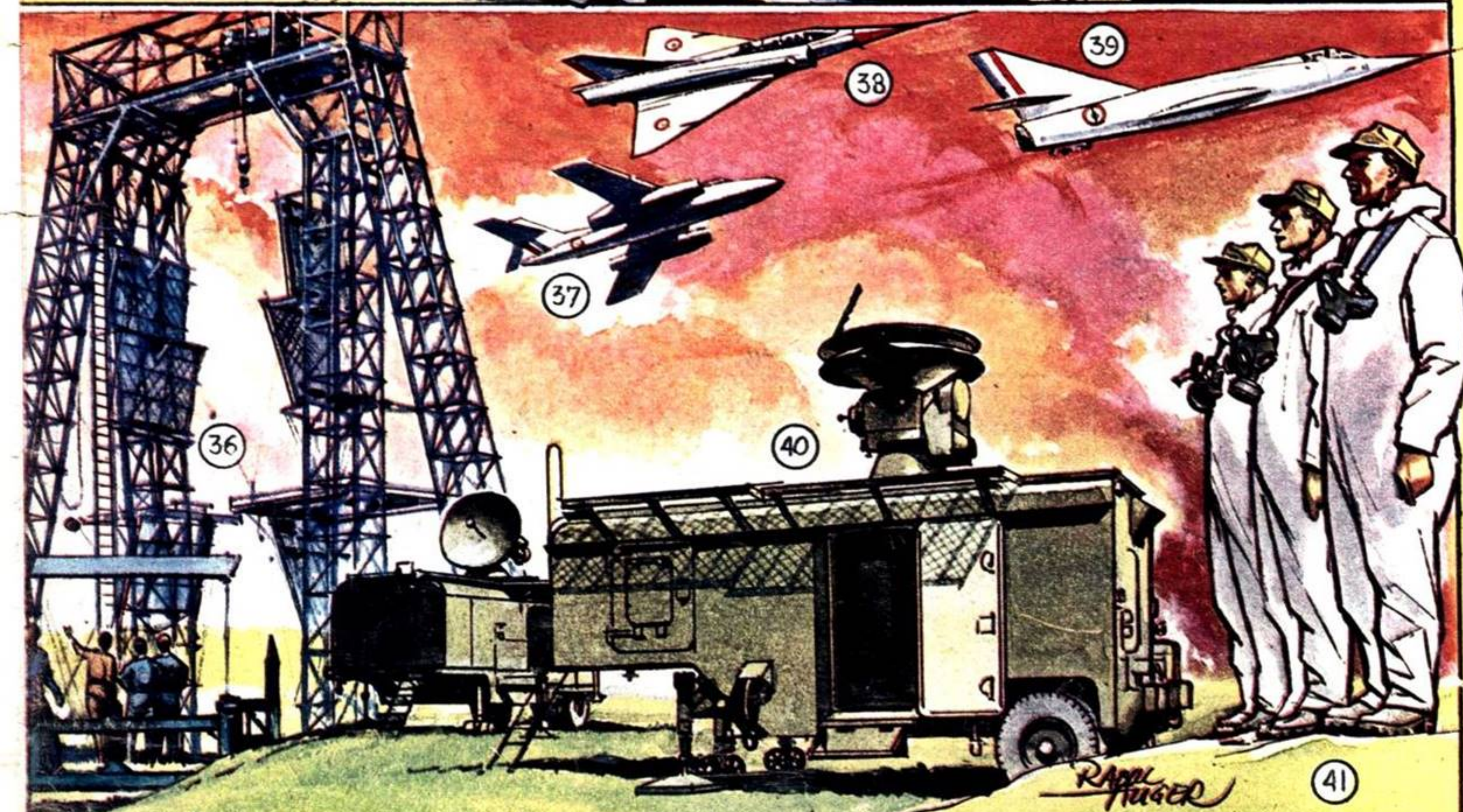
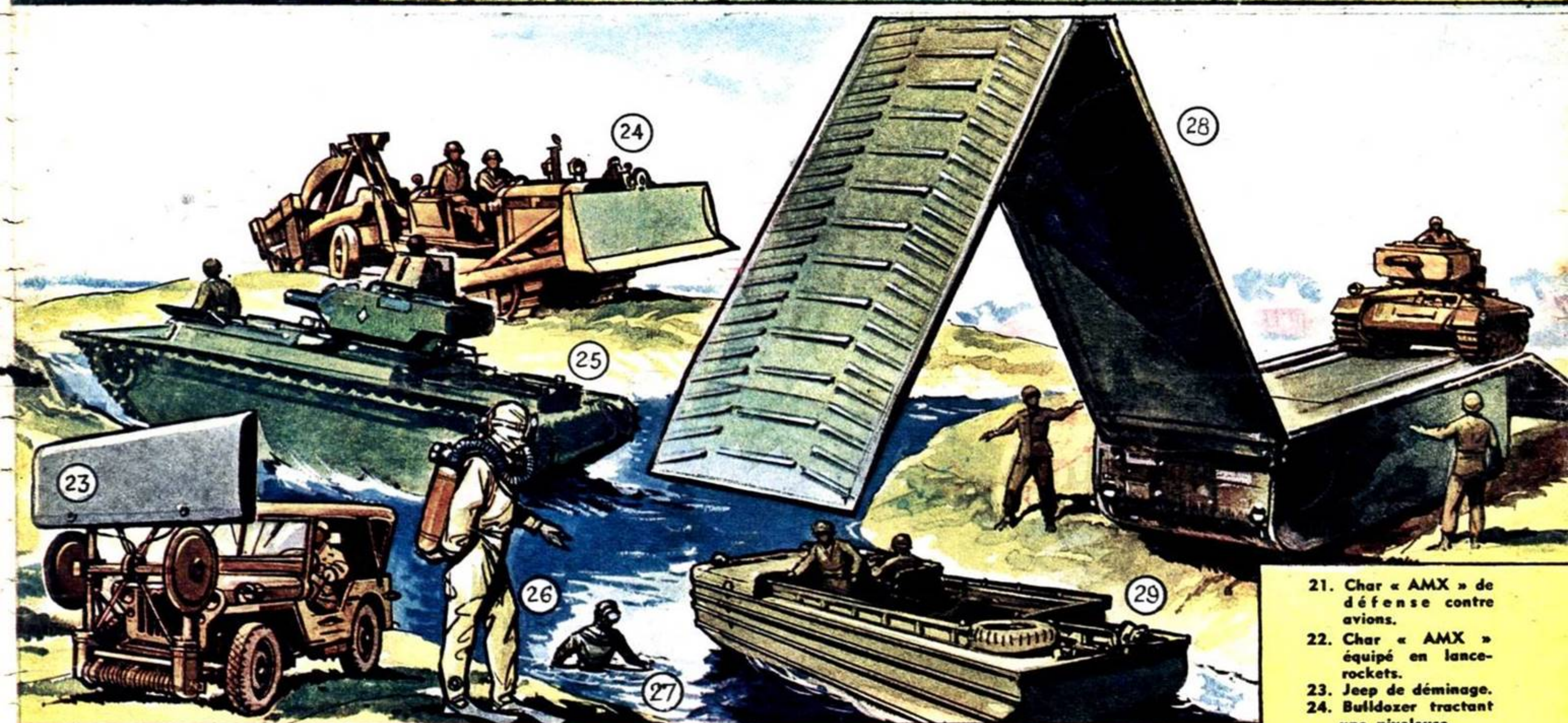
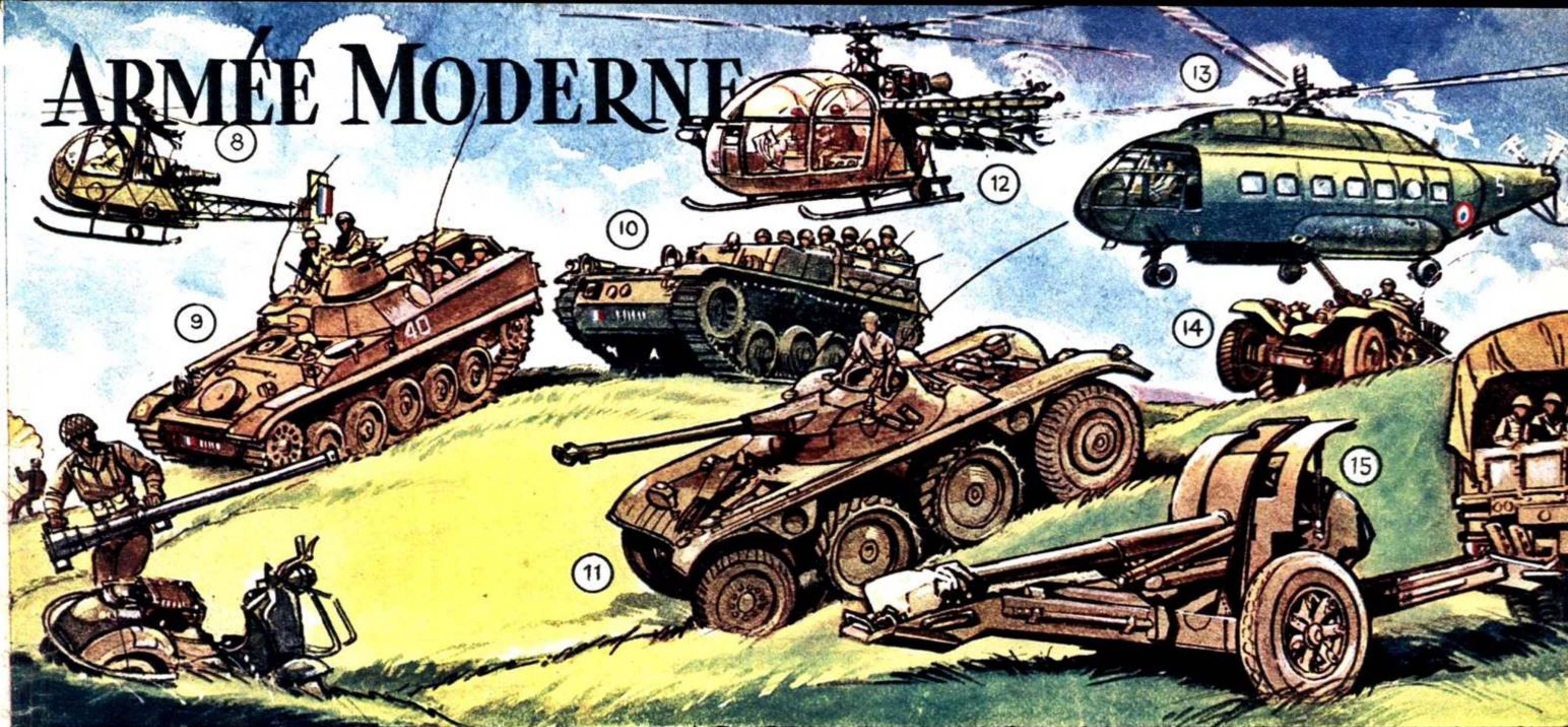
EN PAGES SUIVANTES
PILOTE fait aussi
DÉFILER L'ARMÉE FRANÇAISE

ARMÉE FRANÇAISE

1. Equipement réglementaire actuel.
2. Casquette « Bigard ».
3. Chapeau de brousse.
4. Parachutiste Radio.
5. Appareil de tir IR Infra rouge pour vision de tir de nuit).
6. Tir de grenade.
7. Matériel parachuté : scooter et canon de 75 mm « sans recul » arimé sur le scooter.
8. Hélicoptère « Djinn ».
9. Transport de troupe sur véhicule chenille « AMX ».
10. Chenillette 1 tonne, type C.M. 52.
11. « E.B.R. ». Engin blindé de reconnaissance.
12. Hélicoptère de combat « Alouette », équipé de rockets.
13. Hélicoptère « Frelon » S.E. 3 200.
14. E.B.R. en terrain accidenté.
15. Canon tracté de 105 mm modèle 50.
16. Char lourd de 50 tonnes.
17. Canon automoteur de 105 mm.
18. Char de combat « AMX » 13 t - canon de 75 mm.
19. Canon automoteur de 155 mm sur « AMX ».
20. Jeep équipée en lance-fusées.



ARMÉE MODERNE



21. Char « AMX » de défense contre avions.
22. Char « AMX » équipé en lance-roquets.
23. Jeep de déminage.
24. Bulldozer tractant une niveleuse.
25. Véhicule amphibie « L.V.T. » armé d'un obusier de 75 mm.
26. Scaphandre autonome « Cousteau-Gagnan ».
27. Homme-grenouille.
28. Pont d'assaut « Gillois ».
29. Camion amphibie.
30. Radar en installation fixe.
31. Fusée « Harole » (HAWK).
32. Radar « SDS » (d e surveillance du sol).
33. Engin-cible « Sfec-mas-5 5 0 1 » (marine) à pulso-réacteur sur rampe de lancement.
34. Radar « ACAL ».
35. Fusée-sonde « Véronique ».
36. Tour de montage de la fusée.
37. Vautour II N.
38. Mirage III B.
39. L'Etendard IV M.
40. Radar de conduite ou de direction de tir.
41. Equipe de centre atomique avec vêtements et masques protecteurs contre les radiations.

Rappel HUGER

JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Jacques Le Gall, pistant les bandits, s'est aventuré dans les souterrains de Pierre Noire. *contre*



TANT PIS !... C'EST TERRIBLEMENT RISQUÉ, MAIS J'Y VAIS !... C'EST SÛREMENT LE CHEMIN PRIS PAR CEUX QUE JE SUIS... IL S'AGIT D'ÊTRE PRUDENT !



VOICI DONC LA MACHINERIE QUI OUVRE OU FERME L'ÉNORME BLOC DE MURAILLE OBSTRUANT L'ENTRÉE... CE BLOC MÛ PAR UN CABESTAN GLISSE SUR CES ROULEAUX HUILÉS... LE TOUT DOIT ÊTRE ACTIONNÉ PAR UN SYSTÈME À CONTREPOIDS, SANS DOUTE AU SOUS-SOL, ET QUE DÉCLENCHE UNE TORSION DE L'ANNEAU QUE J'AI DÉCOUVERT...



TOUT CELA EST VIEUX DE PLUSIEURS SIÈCLES, MAIS EST PARFAITEMENT ENTRETENU ET HUILÉ... LES PIÈCES EN MAUVAIS ÉTAT ONT MÊME ÉTÉ REMPLACÉES !



DIABLE !... ON SE DEMANDE COMMENT UNE MACHINERIE AUSSI RUDIMENTAIRE PEUT MOUVROIR UN BLOC AUSSI GROS... EN TOUT CAS AVEC UNE PAREILLE MASSE POUR BOUCHER L'ENTRÉE, IL N'Y A PAS LE MOINDRE DANGER QUE LE MUR SONNE FAUX...



MAIS SOUDAIN... HÉ !... QUE SE PASSE-T-IL ?... **LE BLOC GLISSE DANS L'AUTRE SENS !**... IL DOIT Y AVOIR UN SYSTÈME QUI REDECLENCHE AUTOMATIQUEMENT LES CONTREPOIDS EN SENS INVERSE APRÈS QUELQUES INSTANTS...



AFFOLÉ, JACQUES SE PRÉCIPITE VERS L'OUVERTURE... TROP TARD ! L'ÉNORME PAN DE MUR S'Y ENCASTRE À NOUVEAU, L'OBTURANT PARFAITEMENT...

MILLE MILLIARDS, RATÉ !



BON SANG ME VOILÀ PRISONNIER !... IL DOIT POURTANT Y AVOIR UN SYSTÈME QUI ROUVRE LA PORTE DE L'INTÉRIEUR !... ET UN AUTRE QUI LAISSE LA MURAILLE OUVERTE !



MAIS C'EST EN VAIN QUE JACQUES ESSAIE DE TROUVER CE MÉCANISME... RIEN !... INUTILE DE PERDRE MON TEMPS !... MIEUX VAUT POURSUIVRE DE L'AVANT !... JE SUIS PRÊS, QUE CERTAIN QU'IL DOIT EXISTER UNE AUTRE ISSUE À CE SOUTERRAIN...



HMM... JE COMMENCE À COMPRENDRE COMMENT ARTHUS, LE NOIR ET SES SOUDARDS POUVAIENT MAGIQUEMENT DISPARAITRE CHAQUE FOIS QUE LE CHÂTEAU-FORT ÉTAIT SUR LE POINT D'ÊTRE PRIS !



CONTRAIREMENT À CE QUE LES BRAVES GENS D'ALORS PENSaient, IL N'Y AVAIT LA AUCUNE DIABLERIE... L'ŒUVRE DE PIERRE NOIRE ET SES BRIGANDS SE RÉFUGIAIENT TOUT SIMPLEMENT DANS CES SOUTERRAINS...



TONNERRE !... ÇA DESCEND TOUJOURS !... A CROIRE QUE CET ESCALIER MÈNE AU CENTRE DE LA TERRE !... NON !... VOILÀ UNE PORTE !



ÉTEIGNANT SA LAMPE, JACQUES S'EST GLISSÉ JUSQU'À LA PORTE...

PAS LE MOINDRE BRUIT, MAIS CETTE PORTE EST TRÈS ÉPAISSE... HMM... TANT PIS ! J'OUVRE ON VERRA BIEN !



OR, AU MÊME INSTANT, AU CHÂTEAU DE MALEBRANCHE...

IL FAUT QUE J'EN FINISSE AVEC CE JEUNE MÉLÉTOUT !... IL EN SAIT BEAUCOUP TROP... ET JE LE CROIS CAPABLE D'EN APPRENDRE BIEN D'AVANTAGE !...



PAS UN BRUIT !... IL DOIT DORMIR !... A DOIGNS FERMÉS !... HA, HA, HA !... IL EST PRUDENT, IL FERME SA PORTE À CLÉ !... HEUREUSEMENT J'AI MON PASSÉ PARTOUT !... À NOUS DEUX, MON BONHOMME !

CETTE ÉPREUVE EST LA SIXIÈME ET DERNIÈRE D'UNE SÉRIE
DE 6 ÉPREUVES CONSACRÉES A LA MARINE

PATRONNÉE PAR

BICHOCO
PRIOR

Le sandwich de biscuits
au chocolat frais

PILOTE VOUS PRÉSENTE LA NEUVIÈME ÉPREUVE DU "BREVET DE PILOTE"

Attention ! Cette épreuve est ouverte uniquement
aux détenteurs du Carnet de Bord.

1^{re} QUESTION RÈGLE DE ROUTE, OU EN TERMES PLUS "MARINS", RÈGLEMENT POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES

De même qu'il existe pour les voitures un code de la route bien défini, en Navigation, une Conférence internationale a établi un règlement auquel les bateaux, vapeurs et voiliers doivent se conformer pour prévenir aux abordages en mer.

Prenons ici le cas de deux vapeurs, le *Ville d'Alger* et le *Kairouan*, qui ont le cap l'un sur l'autre. Lequel doit-il céder la route, le *Ville d'Alger* ou le *Kairouan* ?

VILLE D'ALGER

KAIROUAN



2^e QUESTION ROUTE ET COMPAS

Vous faites route vers le Sud, vous apercevez un bâtiment par le travers de tribord. Quel est le relèvement de ce navire ?

Répondez par l'un des quatre points cardinaux : Nord, Ouest, Est ou Sud.

Vous n'oublierez pas d'inscrire sur votre bulletin-réponse votre nom, votre adresse, et le numéro de votre carnet de bord ; de même, vous n'omettez pas de joindre à votre envoi une enveloppe timbrée à 0,25 NF portant également vos nom et adresse. Vous avez jusqu'au 25 juillet à minuit (le cachet de la poste faisant foi) pour répondre à la

9^e épreuve du Brevet de Pilote, Épreuve PRIOR Journal PILOTE

13, rue Notre-Dame-des-Victoires - Paris (2^e)

Attention ! Cette épreuve n'est en aucun cas un concours de vitesse. Ceux qui répondront les premiers n'en tireront aucun avantage ! Aussi, nous ne saurions trop vous recommander de prendre votre temps pour bien répondre, tout simplement dans les délais.

RÉPONSE A LA SEPTIÈME ÉPREUVE DU BREVET DE PILOTE PATRONNÉE PAR NÉOCIDE L'insecticide des maisons propres

Vous vous souvenez sans doute que cette épreuve demandait à ceux d'entre vous intéressés par l'entomologie de déterminer, suivant les indications et nos croquis, les trois sortes de mites dont sont victimes... nos vêtements ! Il s'agissait dans l'ordre :

- 1^o De la mite fileuse ; 2^o De la mite fourreau ;
- 3^o De la mite tapisserie.

Cette épreuve étant particulièrement difficile, c'est une vignette GEIGY d'une valeur de dix points que recevront tous ceux nous ayant adressé trois réponses exactes. Les battus, comme d'habitude, se verront gratifiés d'une vignette consolation valeur deux points.



UNE EXCLUSIVITÉ
PILOTE

GERSHWIN "UN AMÉRICAIN A PARIS"

Quand il est mort à l'hôpital de Los Angeles, le 11 juillet 1937, et que les radios transmirent la nouvelle en interrompant leurs émissions en cours, on vit des gens pleurer dans la rue et, spontanément, des groupes se former, entonnant doucement « Summer Time » ou « The Man I love ». Le peuple américain venait de perdre son compositeur bien-aimé : George Gershwin. Il avait été emporté par une tumeur au cerveau.

Aujourd'hui, bien des gens vivent sur son héritage : il a laissé la plupart des airs qui forment la base du répertoire des orchestres de danse et des chanteurs. Son œuvre est constituée par une vingtaine de comédies musicales qui ont été créées à Broadway.

Né à Brooklyn, quartier populaire de New York, il eut la chance de rencontrer un professeur de piano, Hambitzer, remarquable musicien, qui décéla vite les dons du petit George.

« C'est un génie, sans aucun doute, écrivait Hambitzer à sa sœur en parlant de son élève. Mais il est attiré par tout ce tohu-bohu moderne, ce jazz et je ne sais quoi. Je ne le laisse pas aller à son inspiration pour le moment. Je le tiens. Je veille à ce qu'il ait une formation et des bases solides, d'abord. »

Et il lui fit apprendre l'harmonie et la composition « solidement ».

A quinze ans, pour gagner sa vie, George est pianiste... Il fera différents petits métiers jusqu'au moment où il rencontre l'éditeur Max Dreyfus qui lui mettra le pied à l'étrier... La gloire va venir très vite puisque le fameux Al Johnson crée dès 1919 la célèbre chanson « Swannee », devenue un classique, et cela tout autour du monde...

Le premier ouvrage de jazz symphonique, « Rhapsody in blue », est créé en 1924 par Paul Whiteman. C'était le premier de la série des grands ouvrages qu'il donna par la suite et que vous connaissez : « Concerto en fa », « Un Américain à Paris »...

La même année, il compose une co-

médie musicale dans laquelle son frère Ira Gershwin va débiter pour les lyrics et cette collaboration ne cessera pas jusqu'à la mort inattendue de George. La comédie s'appelle « Lady be good ». Elle était jouée par Fred Astaire qui interpréta, un peu plus tard, « Funny Face » (1).

Plus de trente ans après, la musique de Gershwin parut toujours aussi fraîche (ainsi que Fred Astaire, d'ailleurs !) lorsque l'on fit à Paris la version cinématographique de « Funny Face » (Drôle de frimousse) avec Audrey Hepburn... On retrouvait avec les

chansons « s wonderful », « Clap yo hands », « He loves and she loves »...

La dernière œuvre de Gershwin était aussi dans son esprit la plus importante. C'était un opéra noir : « Porgy and Bess ». Il ne se trompait pas. Drame terriblement sentimental sur une musique où viennent se brocher tous les thèmes de la musique des noirs traduisant beaucoup d'humanité et de compassion ; il ne connut pas tout de suite le succès. Les critiques furent même déplorables... Gershwin ne vécut

pas assez longtemps pour voir son triomphe. Ce n'est qu'en 1942, cinq ans après sa mort, que l'opéra, repris, fut découvert comme une œuvre maîtresse du théâtre lyrique contemporain. Depuis, une tournée mondiale a porté le titre autour du globe. Mais le nom de Gershwin n'avait plus besoin de cette renommée posthume. Dès 1945, Hollywood lui avait consacré un film (« Rhapsody in blue ») cantant son histoire et il y a neuf ans, « Un Américain à Paris » était désigné comme le meilleur film de l'année...

Sacha Distel

par
SACHA DISTEL

Pilote

Sté Nlle D'EXPLOITATION
DU JOURNAL PILOTE

Rédaction et Administration :

30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél.: CENTRAL 19-10 - CENTRAL 18-31

Gérant-directeur de la publication : L.-R. RIBIÈRE

Directeur général : J. HEBARD

Rédacteur en chef : R. JOLY

Directeur de la rédaction : R. GOSCINNY

Directeur artistique : J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

| France et Communauté française | Étranger |
|--------------------------------|----------|
| 3 mois... 9,80 NF | 11,00 NF |
| 6 mois... 19,00 NF | 21,60 NF |
| 1 an... 36,40 NF | 41,60 NF |

C.C.P. Paris 13.807-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à :

"SIREP", 35, avenue Wolvendael,
BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

| | |
|-------------|--------|
| 6 mois..... | 216 FB |
| 1 an..... | 416 FB |

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : ÉDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTRAL 12-75,
13-30, 16-99.

SOLUTION DES JEUX DES PAGES 18-19

MOTS CROISÉS :

Horizontalement : I. Richelieu. — II. Amie. — III. Latude. — IV. Egards - LQ. — 5. Sed - Eau. — VI. Res - Tué. — VII. Ail - Elan. — VIII. Gel - Egal. — IX. ESE - EY. Verticalement : 1. Roles - Age. — 2. Imageries. — 3. Citadelle. — 4. Heur. — 5. DD. — 6. Liés - Le. — 7. Etage. — 8. Launay. — 9. Unique.

Jean-Paul Rouland : LISEZ SUR MES LEVRES
Il s'agit de RO-BIL-LARD

ENIGME AU CASINO :

Il ne peut s'agir de Léonard. Vous avez pu lire que ce dernier fêtait son vingtième anniversaire. Donc, il n'est pas majeur. Or il faut l'être pour pouvoir pénétrer dans la salle de roulette du casino. De là à en conclure qu'Achille est coupable, il n'y a qu'un pas... que l'inspecteur Robillard n'a pas franchi !

POUR DEMANDER VOTRE « CARNET DE BORD »

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

BREVET DE
"PILOTE"

38



ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Zappy a réussi à sauver Hubert Lhertier du peloton d'exécution, à la dernière minute. Hubert subit maintenant un traitement pour lui rendre la mémoire...

par St JULIEN
et TILLIEUX

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.



Pilote

N° 39
21 JUILLET 1960
Deuxième année
0,80 NF

Belgique : 8 Fr. 8

HEBDOMADAIRE

LE GRAND MAGAZINE ILLUSTRÉ DES JEUNES

3 HEURES CONTRE LA MORT AVEC LÉON BIANCOTTO





LA CUIRASSE DES LEGIONNAIRES

De M. ALLARD, professeur, 29, av. Gabriel-Péri, Vincennes (Seine).

J'ai beaucoup d'estime pour votre journal, que je trouve sain, amusant et bien fait, et j'aime particulièrement la page centrale. Au sujet de la page centrale du 9 juin, consacrée à la Légion romaine au temps de Marius, je vous signale que la cuirasse de vos légionnaires est la « caraca segmentata » en usage sous l'empire seulement. Le pilum, plus haut qu'un homme, avait un renflement au milieu, ou plus exactement au centre de gravité. On le lançait du reste avec un lacet de cuir. Cela évitait la torsion du poignet.

La controverse historique est vaste et fort bienvenue. Les réactions diverses de nos lecteurs nous prouvent que l'intérêt que suscite l'histoire est loin de s'amoindrir et c'est tant mieux. Nous remercions notre aimable correspondant des précisions qu'il veut bien nous donner.

LE VELO DE RIVIERE

De Philippe LE ROUX, Square Rohan, Bâtiment C appartement 45, Vannes (Morbihan).

J'ai 12 ans. Je suis détenteur du Carnet de Bord de Pilote. Je sais que vous suivez le Tour de France. Est-ce que vous pourriez me dire si les coureurs vendent leur vélo à la fin du Tour. Si oui, je serais très heureux.

JOUEZ AVEC LE CHAPITEAU BLANC

C'est encore un jeu de vacances que vous propose « Pilote », grâce au Cirque de France et à son beau chapiteau blanc.

Quelques jours avant qu'il s'installe, procurez-vous un exemplaire du numéro spécial distribué gratuitement dans la ville. Sur ce numéro spécial figure un pilotage de cirque sur lequel le dessinateur a commis de nombreuses erreurs (volontaires). Trouvez ces erreurs, et vous gagnerez des places sous le chapiteau ou des abonnements à votre journal.

Du 23 au 31 juillet, le Cirque de France sera dans les villes suivantes :

- Samedi 23 juillet : Annemasse (Haute-Savoie).
- Dimanche 24 juillet : Thonon-les-Bains (Haute-Savoie).
- Lundi 25 juillet : La Roche-sur-Foron (Haute-Savoie).
- Mardi 26 juillet : Sallanches (Haute-Savoie).
- Mercredi 27 juillet : Chamonix (Haute-Savoie).
- Jeudi 28 juillet : Megève (Haute-Savoie).
- Vendredi 29 juillet : Cluses (Haute-Savoie).
- Samedi 30-dimanche 31 juillet : Annecy (Haute-Savoie).

d'en posséder un, tout particulièrement celui de Rivière. d'autant plus que je connais mieux Rivière, puisque je prends Pilote et que l'on raconte sa vie.

Hélas, ami Philippe, vous savez ce qu'il est advenu du vélo de Rivière. D'ailleurs, les coureurs ne vendent pas leur vélo, après le Tour. Ils le gardent... ou bien l'offrent pour des loteries de bienfaisance.

DES CACHETS VIET-MINH

De Mme CHANET-BARRE, 99, rue Foch, Clouange (Moselle).

Mon fils est un fervent lecteur de Pilote. Nous trouvons, mon mari et moi-même, que c'est un journal vraiment formidable à tous points de vue. Pour en venir au concours Chasse-tampon, mon mari, ancien militaire, possède 4 cachets très rares, d'associations Viet-Minh de la province de Khan-Hoa. Il se fait un plaisir de les mettre à votre disposition, mais pourriez-vous, après le concours, les lui rendre ?

Merci infiniment, chère Madame. Mais ce n'est pas à « Pilote » que nous collectionnons les cachets. Ce sont nos lecteurs qui doivent le faire.

LA PUBLICITE

De Jocelyne TAVERNIER, 23, avenue Clemenceaux, Meaux (S.-et-M.).

Depuis quelque temps, il y a de plus en plus de réclames sur Pilote : au n° 30, j'en ai compté environ 3 pages. Si Pilote continue à cette allure, au n° 300, ce ne sera plus qu'un journal de réclames, c'est-à-dire dans à peine 6 ans, nous verrons paraître un nouveau journal « Pilote-Publicité ». Je sais que ceci rapporte beaucoup...

Nous rappelons que jamais « Pilote », dans sa forme actuelle, ne comportera plus de trois pages de publicité. Publicité que nous nous efforçons d'ailleurs de rendre la plus agréable possible. Aucun lecteur ne s'est encore plaint des pages si instructives que présentent nos amis de chez « Esso » et de chez « Renault », pour ne citer qu'eux.

Les photos de ce numéro sont dues à : USIS — Presse Sports — Bernard Beaujard — Roughol — Photo l'Equipe — Congo presse — A.F.P. — A.D.P. — Molesun — Survey Corporation.

TERREUR SUR L'AFRIQUE

un aventurier et un roi avaient donné le Congo à la Belgique... Moins d'un siècle plus tard, 100.000 européens fuient sur les routes ouvertes par Stanley.

Vos manuels d'histoire vous l'ont appris ou vous l'apprendront : le XIX^e siècle, fut, pour l'Europe, le siècle des grandes entreprises colonisatrices. Le XX^e siècle voit les empires coloniaux se désagréger un à un. Il y a quelques semaines, en accordant son indépendance au Congo, la Belgique espérait créer avec son ancienne colonie des liens aussi amicaux que ceux qui unissent désormais la France à la communauté africaine. Hélas, la terreur règne maintenant dans l'ex-Congo belge, que fuient 100 000 Européens. Sans cadres, le nouvel Etat est impuissant contre l'anarchie qui saisit tout un peuple... Comment est né ce pays aujourd'hui déchiré ?... C'est ce que « Pilote » vous raconte...



Les douaniers et les soldats de la République du Congo (ancienne Afrique Equatoriale Française) accueillent sur l'autre rive du fleuve les milliers de réfugiés européens qui fuient l'ex-Congo Belge.

LES Portugais s'étaient installés à l'embouchure du fleuve Congo au XV^e siècle. Puis la belle ardeur conquérante des navigateurs portugais s'effrita. Des Anglais, et surtout des Hollandais, prirent leur place, chassant l'esclave.

En 1856, deux missionnaires allemands revenus en Europe, faisant état de renseignements fournis par certaines tribus, affirmaient qu'une vaste mer intérieure s'étendait au centre de l'Afrique. La Société de Géographie de Londres chargea deux explorateurs, Burton et Speke de partir à la recherche de cette fameuse mer, susceptible de fournir la clé du mystère des sources du Nil, toujours inconnues. Les Anglais furent ainsi les premiers Européens à voir le lac Tanganyika.

Peu après, un pasteur écossais établi au Cap et parti de cette ville, Livingstone, explorait la région du Haut Zambèze, atteignant l'embouchure de ce fleuve, découvrait aussi le lac Tanganyika, puis le Nyangwé et en 1871, faisait halte sur les rives d'un fleuve torrentueux que les indigènes appelaient Luabala. Livingstone ne se doutait pas qu'il avait sous les yeux une partie du fleuve Congo.

Des mois passèrent. On crut que Livingstone était mort. Des expéditions tentèrent en vain de retrouver sa trace. A cette époque, travaillait au « New York Herald

Tribune », un certain John Rowland, un aventurier anglais qui avait traversé l'océan comme mousse pour gagner l'Amérique, où finalement il était devenu journaliste. Il avait couru le monde sous le nom de Henry Morton Stanley. James Gordon Bennett, directeur du « New York Herald Tribune », chargea Stanley de retrouver Livingstone et le 21 janvier 1871, le reporter quittait Zanzibar à la tête d'une expédition composée de 2 Blancs, 23 soldats de Zanzibar, 4 chefs Noirs et 157 porteurs.

UN BLANC A LA BARBE GRISE : C'ETAIT LIVINGSTONE

La caravane, après des difficultés de toutes sortes, atteignit en novembre le village d'Oudiji, non loin de Tanganyika, où selon les rumeurs recueillies en route, séjourrait un Européen. Parmi la foule que son irruption avait attirée, Stanley reconnut un Blanc à la barbe grise, vêtu d'une veste rouge et coiffé d'une casquette. C'était Livingstone.

Stanley tenta en vain de persuader le pasteur de rentrer en Europe avec lui. Livingstone voulait achever sa tâche : retrouver les sources du Nil. Il devait mourir en 1873 sans avoir revu la civilisation.



STANLEY



LEOPOLD II

En 1874, un officier de marine anglais, Cameron, ayant lui aussi exploré l'Afrique centrale, entendit les indigènes lui raconter que le Luabala et le Congo formaient un seul fleuve. Il ne trouva malheureusement pas les concours qui lui eussent permis de descendre le fleuve et de vérifier cette hypothèse. Stanley allait, lui, réaliser cet exploit.

173 HOMMES SONT MORTS EN ROUTE

En 1847, il prenait la tête d'une expédition financée par le « New York Herald Tribune » et le « Daily Telegraph ». Parti à nouveau de Zanzibar, il explora le lac Victoria, descendit vers le Tanganyika, arriva au Nyangwé et se lança sur le fleuve Luabala.

Après 61 jours de navigation, il découvrit des chutes qu'il mit 23 jours à contourner. Ce n'étaient que les premières difficultés. L'expédition allait rencontrer des périls de toutes sortes : les rapides du fleuve, la moiteur des marais, les flèches des populations indigènes qui n'étaient pas toutes accueillantes, la chaleur, les moustiques. Le 9 août 1877 enfin, ayant franchi les dernières cataractes, la caravane atteignait l'embouchure du Congo. Cent soixante-treize hommes étaient morts en route. Il y avait 999 jours que Stanley avait quitté Zanzibar. Le Congo était vaincu. L'Afrique était traversée. Un pays nouveau était ouvert.

A Marseille, quand Stanley remit pied sur la terre d'Europe au retour de son incroyable voyage, deux hommes l'attendaient dans la foule. Les deux envoyés de Léopold II, roi des Belges, prièrent Stanley de rendre visite au Souverain. Stanley, après avoir tenté d'intéresser l'Angleterre, puis les Etats-Unis à l'univers qu'il venait de défricher, finit par se rendre à l'invitation de Léopold II.

LE ROI DONNA LE CONGO A SON PEUPLE

En août 1879, deux ans après sa victoire, Stanley était de retour en

Afrique. Il revenait, chargé par Léopold II « de semer le long des rives du Congo des établissements civilisés, de conquérir pacifiquement le pays et d'y construire des états au sein desquels le commerçant européen fraterniserait avec le commerçant noir d'Afrique ».

C'est là que Stanley mérite son surnom : le briseur de roches. La dynamite creusait dans le roc vierge les routes par où allait venir la civilisation. La Belgique imposait sa place au soleil d'Afrique.

En 1885, le Congrès de Berlin entérina la naissance d'un Etat indépendant du Congo dont Léo-



Sur cette carte, le trait noir, fléché, représente le trajet de Stanley de Zanzibar à l'embouchure du Congo. C'est la première fois qu'un Européen traverse l'Afrique d'Est en Ouest, parmi mille périls.

pold II était reconnu souverain à titre personnel. Ce n'est qu'en 1908 que la Belgique reçut des mains de Léopold II ce don royal. La légende de Léopold II veut qu'il ait fait cadeau du Congo à la Belgique malgré elle, en dépit de l'opposition des politiciens et de l'opinion publique. En fait, Léopold II proclamait souvent : « Mes droits sur le Congo sont sans partage ». Il fallut la menace précise que l'Angleterre faisait peser sur « sa » colonie pour que le roi se résolut à l'annexion pure et simple de ce territoire à la Belgique.

UN INSTRUMENT DE LA CONQUÊTE : LE STEAMER DÉMONTABLE



Masque congolais.

C'est par les fleuves, seules voies praticables, que se fit la pénétration belge au Congo... Explorateurs et soldats, pour franchir les nombreux rapides et chutes, utilisaient des steamers démontables, faits de caissons, que les indigènes tiraient sur des kilomètres pour les rassembler plus loin.



11 heures, 20 km de Millau, Huguette Rivière, raideuse, tend la main à son mari qui, en tête du peloton, part vers la victoire.



12 h 10, 2 km de Les Vanel, Roger Rivière git, évanoui dans le ravin. Le drame va provoquer le steup douloureux de tous.



12 h 20, remonté à bras d'hommes du ravin, Rivière est installé dans le sanitaire. De dos, le docteur Dumas. Le champion souffre.



12 h 30, Les Vanel, Roger Rivière est brancardé dans l'hélicoptère qui va le transporter à Montpellier, 20 minutes après l'accident.



18 heures, Montpellier, Rivière dort sous la surveillance de Huguette.

A BIENTOT, ROGER RIVIÈRE

C'EST un terrible destin que celui de Roger Rivière, qui semblait bien parti pour remporter le Tour de France, mais qui git aujourd'hui sur un lit de clinique avec un grave traumatisme à la colonne vertébrale. Victime d'une chute invraisemblable dans la descente du col du Perjuret, un lieu perdu de la Lozère désertée, notre ami Roger souffre d'une double fracture de la colonne vertébrale. Ces jours ne sont pas en danger et les derniers examens effectués dans les services de neuro-chirurgie d'une polyclinique, ont révélé une amélioration très sensible de son état.

Lui pour qui on craignait naguère une paralysie des jambes, remarchera un jour et peut-être pourra-t-il reprendre, s'il le désire, le cours de sa carrière. C'est le vœu que nous formons tous ici, de le revoir triomphant sur une bicyclette...

La gloire coûte toujours très cher, trop cher souvent pour le fils d'humble condition. Le jeune champion, qui avait passé sa jeunesse dans une rue sans soleil, vécu dans une maison de pauvres, avait sacrifié les nombreux plaisirs qui font la joie d'un adolescent afin d'atteindre au but qu'il s'était fixé : devenir un champion.

Mais, hélas, Roger Rivière avait rendez-vous avec le drame, ce dimanche 10 juillet, vers midi, à soixante kilomètres de Millau.

LE TELEGRAMME DE « PILOTE »

Le soir même de l'accident, « Pilote » envoyait à Roger Rivière, clinique Saint-Charles, à Montpellier, le télégramme suivant, au nom de tous ses lecteurs :

VOTRE MALCHANCE NOUS PEINE PROFONDEMENT. NOUS VOUS ASSURONS DE TOUTE NOTRE SYMPATHIE ET DE CELLE DE TOUS LES JEUNES DANS CE MOMENT DIFFICILE. — JOURNAL « PILOTE ».

Ensuite, ce fut la descente. Dans ce genre d'exercice, Gastone Nencini s'est taillé une réputation d'invincibilité. Le Florentin, dans les descentes de col, affirme une audace exceptionnelle. Il aborde les virages à des vitesses vertigineuses, coupe la route sans ralentir, frôle les précipices et rétablit l'équilibre d'une façon quasiment miraculeuse. Les descentes à fond de pédale, c'est la spécialité de Nencini.

Mais Roger Rivière est un garçon orgueilleux. Dans les Pyrénées, déjà, il s'était révélé comme un rival sérieux de Nencini et on se souvient de leur échappée commune dans la descente de l'Aubisque où seul le Belge Plankaert parvint à les suivre, au prix d'énormes risques. « L'Italien descend comme un fou mais il ne me lâchera pas ! » nous criait alors Roger Rivière.

Les deux hommes, l'Italien et le Français, engageaient à nouveau un duel dans la descente du Perjuret, précédés de quelques mètres par le grand Rostollan, le grimpeur de l'équipe de France, qui devait — selon les plans secrets de Marcel Bidot — partir en attaque avec Rivière dans le col suivant, celui d'Ugès, qui domine la région d'Alès. Alors, ce fut le drame : Roger Rivière se trouva soudain déporté vers l'extérieur de la route, à la sortie d'un virage.

Il buta, à 70 à l'heure, contre la murette de protection, et plongea dans le vide. Un corps inerte et sanglant gisait déjà quinze mètres en contre-bas sur le lit rocheux et desséché d'un torrent de montagne.

Son état nous sembla désespéré. Le docteur Dumas comprit immédiatement la gravité des blessures du coureur qui restait immobile, recroquevillé sur lui-même, et souffrait horriblement des reins.

— J'ai les reins brisés, ne me touchez pas, hoquetait le malheureux champion.

Transporté à la clinique Saint-Charles de Montpellier, notre ami étonna les docteurs par son grand courage et sa fermeté morale.

Cependant, il était désespéré. Il craignait de ne pouvoir jamais remarcher convenablement. Mais il ne se plaignait pas. Le lendemain, les douleurs devinrent intolérables et il fallut lui administrer des calmants.

LA PROMESSE DE MARCEL BIDOT

Le cyclisme est un sport d'hommes. Un sport exaltant, mais combien dangereux. Un élément lui appartient en propre que les autres spécialités athlétiques ignorent : la peur. Cette peur intense qui empoigne les plus téméraires dans les montagnes et ne les lâche jamais quel que soit leur mépris du danger, leur état d'excitation ou leur inconscience.

Ce sport impitoyable qui sollicite les vertus les plus nobles de l'humain, prélève parfois, hélas, un lourd impôt du sang. Pauvre vieux Roger !

Avant que le Tour ne quittât Avignon, Marcel Bidot, directeur technique de

l'équipe de France, sauta dans un hélicoptère et rendit une visite à Roger Rivière. L'entrevue fut émouvante entre cet athlète immobilisé sur un lit spécial, aux prises avec d'angoissantes pensées, et le

vieux chef qui ne parvenait pas à contenir son émotion : « C'est fini pour moi, bien fini, répétait Rivière. Je ne monterai plus jamais sur une bicyclette. » « Si, tu reviendras avec nous... » lui disait paternellement Marcel Bidot, sans trop y croire, seulement pour réconforter le blessé.

Depuis lors, les jours ont passé et les professeurs nous ont fourni des nouvelles plus rassurantes : la guérison sera longue. Il faudra beaucoup de patience à Roger Rivière, mais il retrouvera l'usage de ses membres inférieurs. Le professeur Gros qui, le premier, soigna Rivière, nous a dit : « Il faudra peut-être un an avant qu'il ne puisse marcher normalement, mais ce garçon possède un tempérament et une santé exceptionnels. »

C'est pourquoi, il n'est pas exclu que Rivière puisse reprendre son activité physique et normale avant le délai prévu aujourd'hui.

C'est pourquoi nous voulons lui dire : « A bientôt, Roger Rivière, sur les routes ! »

Pierre CHANY.

Notre dessinateur Pascal a reconstitué l'accident de Roger Rivière dans le ravin du col du Perjuret (notre photo ci-contre, prise au moment où l'on va remonter Rivière). Après 25 mètres de chute, le grand champion était vivant. Il y a des miracles, dans le Tour.



ÉCRIREZ A ROGER RIVIÈRE

A vous tous qui, grâce à notre journal, avez été pendant des semaines les confidents et les amis du grand champion français, voici ce que nous vous proposons :

Prenez dès aujourd'hui votre plume et écrivez à Roger Rivière pour lui dire votre sympathie, vos encouragements. Envoyez votre message, avant le samedi 23 juillet, à cette adresse : Roger Rivière, aux bons soins du journal « Pilote », 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e).

Vos envois, nous irons ensuite les porter à Rivière, à Saint-Étienne... Nous irons avec celui d'entre vous qui nous aura envoyé la plus belle lettre... Merci pour les témoignages d'amitié que vous n'allez pas manquer de nous envoyer... Merci pour Roger Rivière.

tourneur et notre ami dégageait alors une magnifique impression d'aisance : « Je fume la pipe — sic — et j'attends l'occasion de partir... » nous lançait-il alors de son verbe gouailleur. Sa confiance était totale, car il venait de déceler une faiblesse chez Nencini.

“LA CHASSE A BOUBOU” CONTINUAIT



« Je suis bien content d'avoir vu notre ami de près... Il est tout simple et, en plus de tout ça, avec son gentil sourire, il va peut-être me rapporter un abonnement d'un an à « Pilote ». Voilà qui est fait, ami Francis Douchère, de Châteaubout (Maine-et-Loire) qui compte maintenant parmi les 10 lauréats de la chasse à « Boubou » sur le Tour. Toutes nos félicitations.

Bulletin réponse du Grand Concours-Voyage ORANGINA

1^{er} PRIX : 8 JOURS AU PAYS DU SOLEIL



1. Trouvez sur cette carte (soyez vigilants pour la réponse) l'itinéraire du voyage MARSEILLE-PORT-VEGDRES.
2. Collez cette carte contre le bord gauche d'une feuille de papier, et dans la partie droite, dessinez le mieux possible « LAURENT et GINA EN VOYAGE », tels que vous les imaginez.
3. Vous pouvez envoyer plusieurs réponses en découvrant cette carte et en faisant des dessins différents.
4. Inscrivez nom, prénom, âge, adresse, ville sur chaque réponse.
5. Adressez votre réponse avant le 1^{er} Octobre 1960 à « CONCOURS ORANGINA », 2, rue de Castellane - PARIS. Joignez à chaque réponse 5 capsules ORANGINA (après les avoir soigneusement lavées avec un savon doux et essuyées avec un chiffon doux) et deux timbres de cartes, dans l'envoie.
6. Un jury composé de MM. BOURDAS, ALAIN SAINT-OLAN et VILLENOT choisira les dessins de leur goût qui auront droit à l'indemnité accordée. Ses décisions seront sans appel.
7. Les 20 premiers classés choisiront leur prix dans une liste qui leur sera envoyée. (Voyage de 8 jours au pays du soleil, appareils de photo, postes transistors, livres, bicyclettes, etc.). Les 2.000 premiers recevront la monnaie « LAURENT et GINA ».

FOTO FEX

la grande marque



Demandez notice U 65 et appareil miniature gratuits. INDO 43, r. des CULATTES - LYON

NOTRE GRAND CONCOURS D'ÉTÉ CHASSE-TAMPON

Dans le numéro 37 de « Pilote », nous vous avons donné tous les détails concernant notre grand concours de vacances. Vous savez que vous devez recueillir le plus de cachets possible et nous les envoyer, apposés sur une ou plusieurs feuilles. Notre concours est divisé en deux catégories, celle des cachets les plus nombreux et celle des cachets les plus originaux. Vous pouvez concourir dans les deux catégories et remporter, peut-être, un des mille magnifiques prix qui récompenseront les lauréats. Mais n'oubliez pas que vous devez joindre à votre envoi 6 bons comme celui qui figure ci-contre.

BON A DÉCOUPER





Michel TANGUY

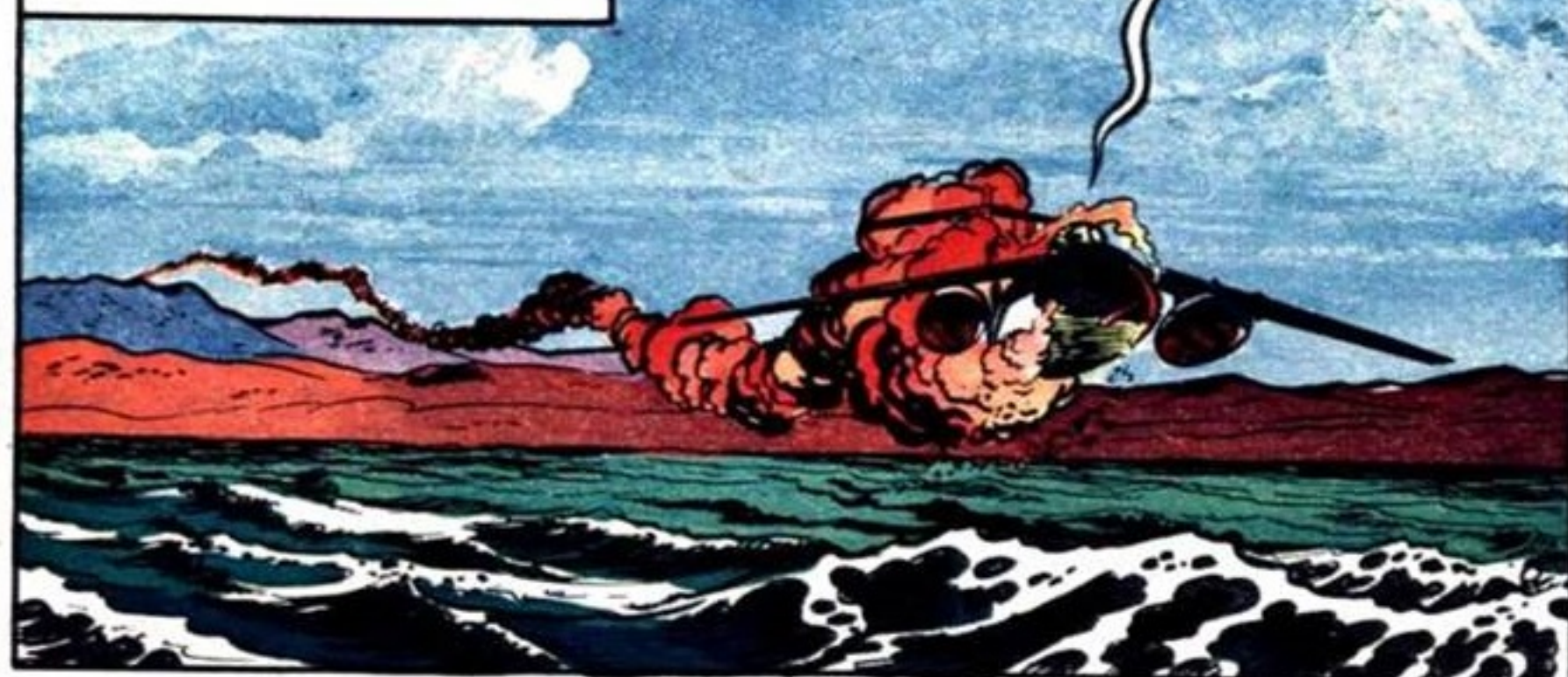


DESSINS : **UDERZO**

TEXTE : **J.M. CHARLIER**

RESUME. — Un avion ennemi a abattu Michel Tanguy et Laverdure dans une vallée où ils ont retrouvé Saint-Hélier blessé. Le Jet inconnu va regagner son porte-avions.

L'AVION INCONNU, VIENT EN EFFET D'ATTEINDRE LA CÔTE, MAIS IL N'EST PLUS QU'UNE GERBE DE FEU SE TRAINANT PESAMMENT AU RAS DES VAGUES.



T...TRENTÉ-TROIS... À...
L...LAMBDA... A... ADIEU!!!

ET SOUDAIN...



ALLO... ALLO TRENTÉ-TROIS... TRENTÉ-TROIS, RÉPONDEZ !!

LA COMMUNICATION EST COUPÉE!! IL...IL EST ARRIVÉ QUELQUE CHOSE!! KUBNIK A DÛ S'ÉCRASER EN MER!!



ET QUELQUES INSTANTS PLUS-TARD...

IL N'Y A PLUS UN INSTANT À PERDRE, POUR GAGNER LES FRANÇAIS DE VITESSE!! IL FAUT QUE NOUS RÉCUPÉRIONS, DÈS CETTE NUIT, LA TÊTE DE CETTE DAMNÉE FUSÉE, AU POINT OÙ L'A REPÉRÉE KUBNIK!!

LES ORDRES NÉCESSAIRES ONT ÉTÉ LANCÉS!! CETTE NUIT, UN DE NOS APPAREILS DE TRANSPORT À LONG RAYON D'ACTION LARGUERA UNE SECTION PARACHUTISTE LE PLUS PRÈS POSSIBLE DE CE POINT.

J'AI FAIT PRÉVENIR UN AGENT DE RENSEIGNEMENTS DANS CE SECTEUR. IL FOURNIRA AUX PARAS, LES GUIDES INDIGÈNES NÉCESSAIRES!!



D'APRÈS MES ESTIMATIONS, NOS PARAS DEVRAIENT ATTEINDRE LA VALLÉE OÙ SE TROUVE LA FUSÉE, VERS LES TROIS HEURES DU MATIN!! DE LÀ, ILS GAGNERONT, EN ÉVITANT LES PISTES, UN POINT DÉSERT DE LA CÔTE OÙ NOTRE SOUS-MARIN LES RECUEILLERA DE NUIT...



ENVOYEZ À TOUS NOS AVIONS ENCORE EN VOL, L'ORDRE DE REGAGNER LE BORD... INUTILE DE CONTINUER À PRENDRE DES RISQUES ET D'ATTIRER L'ATTENTION... MESSIEURS, SI TOUT VA BIEN, BIENTÔT NOUS SERONS MAÎTRES DE LA FUSÉE!!



CEPENDANT...

OUF!! JE COMMENCE À ME RÉCHAUFFER UN PEU!! MAIS NOS VÊTEMENTS METTENT DU TEMPS À SECHER!! SI AU MOINS NOUS AVIONS PU ALLUMER UN FEU!!

BAH!! CE PARACHÛTE NOUS A PERMIS DE NOUS ENVELOPPER DANS QUELQUE CHOSE DE SEC.



ET TCI NOUS SOMMES À L'ABRÏ DU VENT!! CE QUI M'INQUIÈTE D'AVANTAGE, C'EST CE PAUVRE VIEUX!! IL COMMENCE À DÉLIRER!!

D...DARNIER... LA...LA FUSÉE... L'OGIVE... À... A L'ENTRÉE DE...DE LA...VALLÉE...



DU CALME!! NE T'AGITE PAS VIEUX FRÈRE!! DU CALME!!

L'O... L'OGIVE... ELLE...ELLE EST L... LÀ !!

MICHEL!! CE...CE N'EST PEUT-ÊTRE PAS DU DÉLIRE ?!!



CE PARACHÛTE QUE SAINT-HÉLIER AVAIT ÉTALÉ SUR LA GLACE...CE N'EST PAS LE SIEN!! IL N'A RIEN DE RÉGLEMENTAIRE!! ALORS D'OÙ VIENDRAIT-IL, SINON DE L'OGIVE DE LA FUSÉE DONT IL DEVAIT PERMETTRE LA RÉCUPÉRATION ?..

TONNERRE!! TU AS RAISON!!!



(A suivre)



Michel TANGUY vous présente :

RECORD BATTU!

Brève histoire d'un record par l'image. Tout d'abord, Léon a installé un portique de fortune dans le jardin paternel. Là, surveillé par sa femme, il reste le plus longtemps possible la tête en bas. Puis notre champion du monde recommence les séances, en avion cette fois. Record battu!



Léon Biancotto devant son fameux Bucker orange-feu, son premier avion personnel!

LÉON BIANCOTTO, champion du monde de voltige... 3500 h. de vol dont 1 000 sur le dos

LÉON BIANCOTTO a commencé son entraînement ! Nous l'avons surpris sur un terrain de la région parisienne, alors qu'il « s'expliquait » avec son nouvel avion, le Nord 3202 n° 16 tout neuf et pimpant sous sa belle robe jaune... La grande saison des compétitions internationales va commencer et Léon Biancotto s'apprête à y supporter l'énorme charge de sa célébrité ! Depuis plus de cinq années, il est le champion incontesté de la voltige aérienne et tous les pilotes du monde rêvent de le détrôner... Aussi, devant la menace, seul contre tous, puisqu'il est le champion du monde, il s'entraîne avec acharnement pour conserver sa couronne...

Et puis, il y a les records ! Le pilote Farroux, moniteur à l'Aéroclub d'Air France, lui a ravi son record de durée en vol inversé et Biancotto ne pense qu'à reprendre son bien. Là, aussi, il y a un entraînement sévère à suivre et Biancotto ne chôme pas ! D'autant plus qu'il doit encore justifier son métier de pilote d'essais d'avions légers et de pilote de présentation, qui lui prend beaucoup de temps...

Comme on le voit, notre champion va encore passer pas mal d'heures en l'air cette année et beaucoup de travail pour garder ses titres, qu'il a accumulés depuis près de dix ans ! Comment Biancotto est-il parvenu au sommet de sa gloire ? Écoutez donc la belle histoire d'un gamin de Paris devenu champion et recordman du monde !

★

Un vrai gamin de Paris, à la fois espiègle et sage et, comme tous les vrais gamins de Paris, pas tellement gâté et sachant bien qu'il n'arriverait à quelque résultat qu'à force de travail et de patience !

Dès 1937, il avait alors dix ans, il passait le plus clair de son temps le long des barrières du terrain du Bourget. Puis il alla s'inscrire à l'aéroclub de Montmartre, où il construisit et fit voler force modèles réduits. Il en répara tout autant, d'ailleurs ! En 1945, il entre dans un service officiel : le Service des Sports aériens,

comme maquettiste et démonstrateur de modèles réduits. Il a la possibilité, enfin, de voler... Voler ! Il le fait d'abord sur des planeurs biplaces à bord desquels il apprend à piloter. Ce premier apprentissage est laborieux...

Un jour, excédé, son moniteur lui dit : « Vous perdez votre temps ici ! Vous feriez mieux de laisser votre place à un autre... » Quoi ? Avoir passé des journées entières à pousser les planeurs, les sortir du hangar et, le soir, les rentrer, pour payer quelques minutes de vol et laisser la place à un autre ? Léon s'accrocha et fit si bien qu'il obtint ses premiers brevets de pilote de planeur.

En 1949, il arriva à l'âge du service militaire. Il le fit pendant dix mois, dans l'aviation, mais sans jamais avoir pu monter dans un avion !

En 1951, redevenu libre, il repartit de plus belle et se lança dans un stage de moniteur de vol à voile, au centre national de la Montagne Noire. Il sortit de ce stage deux mois plus tard, premier de sa promotion avec, en poche le brevet de moniteur... Au début de 1952, il se retrouva à Saint-Yan, au centre national de vol à moteur, réputé comme la pépinière des fameux pilotes français et étrangers.

Là, il retrouva des Stamps, suivit les cours techniques, vola sans cesse et fut finalement sacré moniteur.

PILOTE PROFESSIONNEL !

Quelques jours avant son départ de Saint-Yan, le chef pilote, Michel Berlin, lui demanda :

- Ça ne t'intéresserait pas de rester ici ?
- Rester ici ? Pour quoi faire ?
- Pas les peluches !... Comme instructeur !
- Comme instructeur ! C'est-à-dire comme pilote officiel chargé de former des moniteurs ! Biancotto ne dormit pas beaucoup cette nuit-là !

VOIR PAGE SUIVANTE

En 1960, pour la première fois, Biancotto dispose d'un avion français, un Nord 3202 qu'il présente dans les meetings et compétitions internationales.





Ambassadeur de la qualité française, Blancotto et son avion sont présents partout...

CHAMPION DU MONDE

En 1955, les Anglais organisent à Coventry un championnat du monde de voltige aérienne. Aussitôt, Blancotto décide de faire le voyage ! Trois Français partent donc pour Coventry : Blancotto, Hisler, pilote moniteur d'Etat et D'Huc Dressler, pilote privé. Ils vont là-bas, surtout pour voir ce que font les autres. Et ce sont les autres qui ont vu ! Le classement final donne :

1^{er} Blancotto ; 2^e Hisler ; 3^e Dressler !... C'est le triomphe absolu de la méthode française avec, comme chef de file, le « gars Blancotto » !

1956. M. Stampe, le constructeur belge, qui vient de construire, pour remplacer son fameux biplan, un fin monoplane, le « Monitor », plus moderne, plus puissant, le prête à Léon, qui s'entraîne de plus belle à son bord. Cette année-là, il retourne à Coventry.

Le classement final donne :

1^{er} Léon Blancotto.
1957. Les Tchèques sont venus pour gagner, avec un matériel sensationnel, et ils gagnent, mais Léon trouve le moyen de s'intercaler à la seconde place. Il a réussi à placer son « Monitor » entre les trois avions Zlin, monoplaces vraiment étudiés pour la voltige.

1958. Les Tchèques sont revenus à Coventry... Blancotto aussi, et avec un Zlin ! Au classement, Léon est premier avec, derrière lui, la meute des pilotes tchèques qui ne laissent aucune place d'honneur aux Anglais, Espagnols, Suisses, etc. Cette fois-ci, la cause est entendue. Blancotto est bien le meilleur !

1959. — Pour la cinquième fois en cinq ans, Blancotto retourne à Coventry. Il utilise un avion anglais, un vieux « Tiger Moth » aussi adapté à la voltige moderne

qu'une paire de brodequins à la danse classique... Le mauvais temps empêche les concurrents de terminer les éliminatoires et, quand la compétition est arrêtée, Blancotto est cinquième. Il est, cependant, le premier sur « Tiger Moth » !

Pendant cette lutte de cinq ans pour conquérir et conserver la suprématie, Blancotto a continué son travail de pilote de présentation et de meetings. Il a poursuivi son entraînement et, le 14 mai 1957, il accomplit un vol remarquable : pendant une heure et seize minutes, tournant au-dessus du terrain de Cormeilles, il reste sur le dos, les roues en l'air !

PILOTE D'ESSAIS

A la fin de 1958, Blancotto entre au C.E.V., le Centre d'Essais en Vol de Brétigny. C'est là que tout ce qui vole en France, depuis le Jodel de 90 CV jusqu'à la « Caravelle », en passant par les hélicoptères, est essayé, éprouvé, étudié à fond et, finalement, déclaré bon ou mauvais pour le service aérien.

Le 29 mars 1959, il était officiellement reconnu comme pilote d'essais d'avions légers. Notre « fou volant » était devenu un authentique technicien.

Blancotto ajoutait ainsi une nouvelle ligne sur sa carte de visite pourtant déjà bien garnie !

C'est à Toussus-le-Noble que nous l'avons surpris, alors qu'il s'entraînait sur son nouvel avion...

Bonjour, Parrain !

Bonjour Pilote ! Tu as vu mon bel avion ? Tu sais, il marche presque mieux sur le dos qu'à l'endroit !

Sur le dos ? A propos, parrain, de quoi souffrez-vous le plus quand vous volez la tête en bas assez longtemps ?

Des jambes surtout ! Tu vois, pendant mon record, j'ai commencé à sentir quelque chose au bout d'une demi-heure... J'avais la tête lourde et puis... cela s'est passé... Mais après une petite heure, ce sont les jambes qui m'ont fait mal et cela a duré jusqu'au bout... Le sang quitte les jambes, tu comprends bien, et c'est extrêmement douloureux...

Autre chose, parrain : A votre avis, quelle est la figure de voltige la plus difficile, la plus dure à supporter ?

Oh ! C'est, sans doute, la boucle à l'envers... Tu connais la boucle normale, le looping : on prend de la vitesse, puis on grimpe, on passe sur le dos et on redescend... On fait un beau rond dans le ciel... La boucle à l'envers, c'est autre chose ! On part bien à l'endroit mais, au lieu de grimper, on pique et on tourne dans l'autre sens si bien qu'on finit la figure en remontant. Dans un looping normal, la tête est toujours à l'intérieur du rond, tandis que dans la boucle à l'envers, elle est toujours à l'extérieur et, si on n'était pas attaché, on serait « éjecté » de l'avion ! Le sang quitte les jambes pour s'accumuler dans la tête beaucoup plus rapidement et plus fortement que dans le vol sur le dos normal ! En technique, on dit qu'on « prend des G négatifs » en quantité et c'est extrêmement dur à supporter...

Il y a une autre chose qui est désagréable... C'est de revenir à l'endroit et de « prendre des G positifs » après avoir fait une série de figures sur le dos... Tu imagines tout de suite que le sang s'est d'abord accumulé dans la tête puis, dès qu'on redresse pour repartir dans l'autre sens, ce sang quitte le cerveau brusquement ! A ce moment, on a le « voile » ! On perd la vue momentanément.

Et quelle est la figure la plus délicate à réaliser ?

Au point de vue pilotage ? A vrai dire, elles sont toutes délicates si l'on

départ, l'avion vole vite, mais, au fur et à mesure qu'il monte vers le ciel, il perd sa vitesse et, de plus, il se trouve sur le dos ! Là, il faut faire attention à ne pas se laisser « embarquer » d'un côté ou de l'autre, tout en gardant bien les ailes droites, sans quoi la figure est mauvaise... Au départ, il faut choisir un axe grâce à des repères au sol... Mais, dès qu'on commence à monter jusqu'à la verticale, on ne le voit plus, cet axe ! Il faut donc s'habituer à avoir un œil qui regarde à droite et l'autre à gauche, pendant la montée, de façon à voir le défilement de l'horizon sur les côtés ! Puis, dès qu'on est sur le dos, il faut essayer de revoir



Et la mécanique ? Le moteur Potez de 240 CV marche encore mieux sur le dos qu'à l'endroit ! Il est l'objet de soins constants, tant du pilote que des mécaniciens de Nord-Aviation.

Le repère au sol le plus vite possible, en penchant la tête vers l'arrière, afin de vérifier qu'on ne s'est pas laissé embarquer... Et puis, il y a encore une chose : le vent ! Il faut attaquer la boucle face au vent ! De cette façon, lorsque l'avion est en haut de la figure, sur le dos, avec peu de vitesse, le vent aide à réussir un beau rond dans le ciel... Si tu attaques une boucle vent arrière, tu seras freiné en haut alors que tu ne voles déjà pas vite et ton looping ressemblera à une poire !

Et le tonneau ?

Pour le tonneau, il faut conserver son axe et son altitude ! Si, pendant que l'avion roule sur lui-même, tu perds l'un

En 1957, à l'occasion d'un meeting sur le terrain belge de Temploux, près de Namur, Blancotto retrouva son tout premier moniteur, lequel, dix ans auparavant, lui avait conseillé de céder sa place à un autre dans le planeur-école...

Vous venez faire un tour avec moi, monsieur C. ?

... D'accord, mais ne soyez pas trop méchant !

Arrivé à mille mètres d'altitude, Blancotto laissa les commandes à son ancien moniteur. Mais, cette fois, les rôles étaient inversés et le moniteur était devenu élève... La séance fut difficile... Puis Léon demanda : « C'est mon tour maintenant ? »

Allez-y... Je lâche tout ! Et les tonneaux déclenchés, les passages sur le dos, parfaits cette fois-ci, se succédèrent à toute allure... Pour finir, Léon fit voir son terrain au moniteur, à trois mètres de haut, et sur le dos, pour qu'il le voie d'encre plus près !

A l'atterrissage, les deux hommes étaient satisfaits et l'ancien moniteur parla le dernier : « Vous avez cet appareil bien en main... Vous avez fait des progrès depuis Beynes !... »

ou l'autre, c'est raté ! De même, si le tonneau est commencé en montant un peu, puisque l'avion descend quand il est sur le dos pour remonter à la fin, on aura ondulé sur la trajectoire et cela ne sera pas beau non plus...

Et le renversement ?

Sais-tu vraiment ce qu'est un renversement ? Un vrai renversement ? Voilà ! L'avion monte rigoureusement à la verticale, le nez vers le ciel... Bien sûr, il perd sa vitesse petit à petit, mais le souffle de l'hélice continue à alimenter la queue en air, si bien qu'au dernier moment, en donnant un grand coup de palonnier — c'est-à-dire en braquant la gouverne de direction — on va faire basculer l'avion sur lui-même, dans le plan de ses ailes, et il va se retrouver piquant à la verticale, le nez vers le sol... Bon ! Mais si tu « botes » avant que l'avion ait perdu toute sa vitesse, celui-ci ne va pas pivoter sur lui-même, mais décrire un éventail... D'autre part, si tu attends trop longtemps, l'avion va redescendre sur la queue et ta figure ne va plus ressembler à rien !

Dans le fond, ce n'est pas un métier de fou que vous faites ?

Bien sûr que non ! Dans les meetings, les spectateurs sont venus pour voir... Quand on fait du spectacle, on ne le fait pas à quinze lieues ! Si on travaille trop haut, les gens ne voient pas ou mal les figures... Avec la proximité du sol, le public se rend mieux compte de la qualité des évolutions, car le sol lui sert de référence ! Bien sûr, on prend des risques, mais quand on sait, quand on connaît ces risques et que l'on agit en conséquence, il n'y en a pratiquement plus !... D'autres métiers présentent des risques aussi !

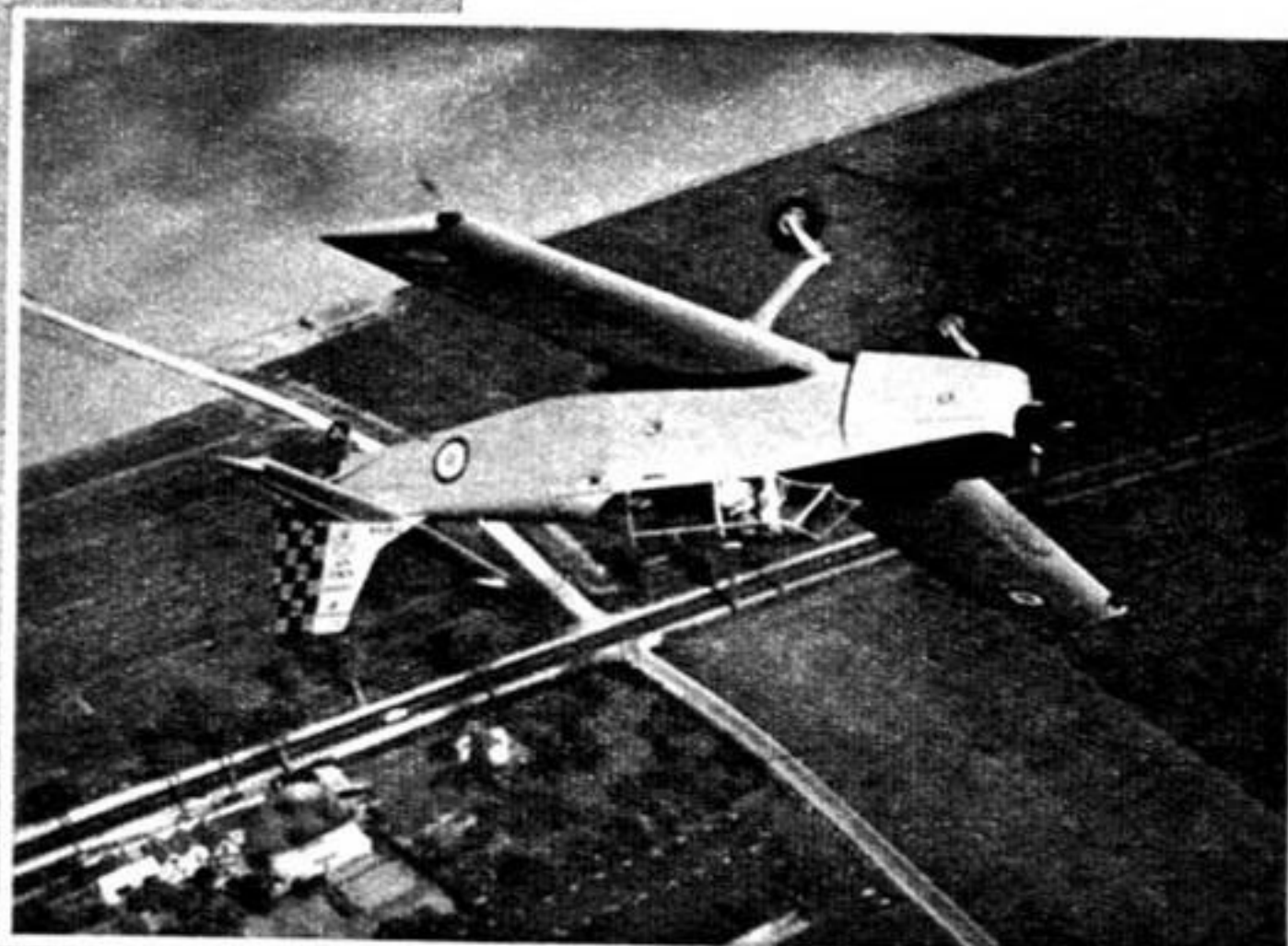
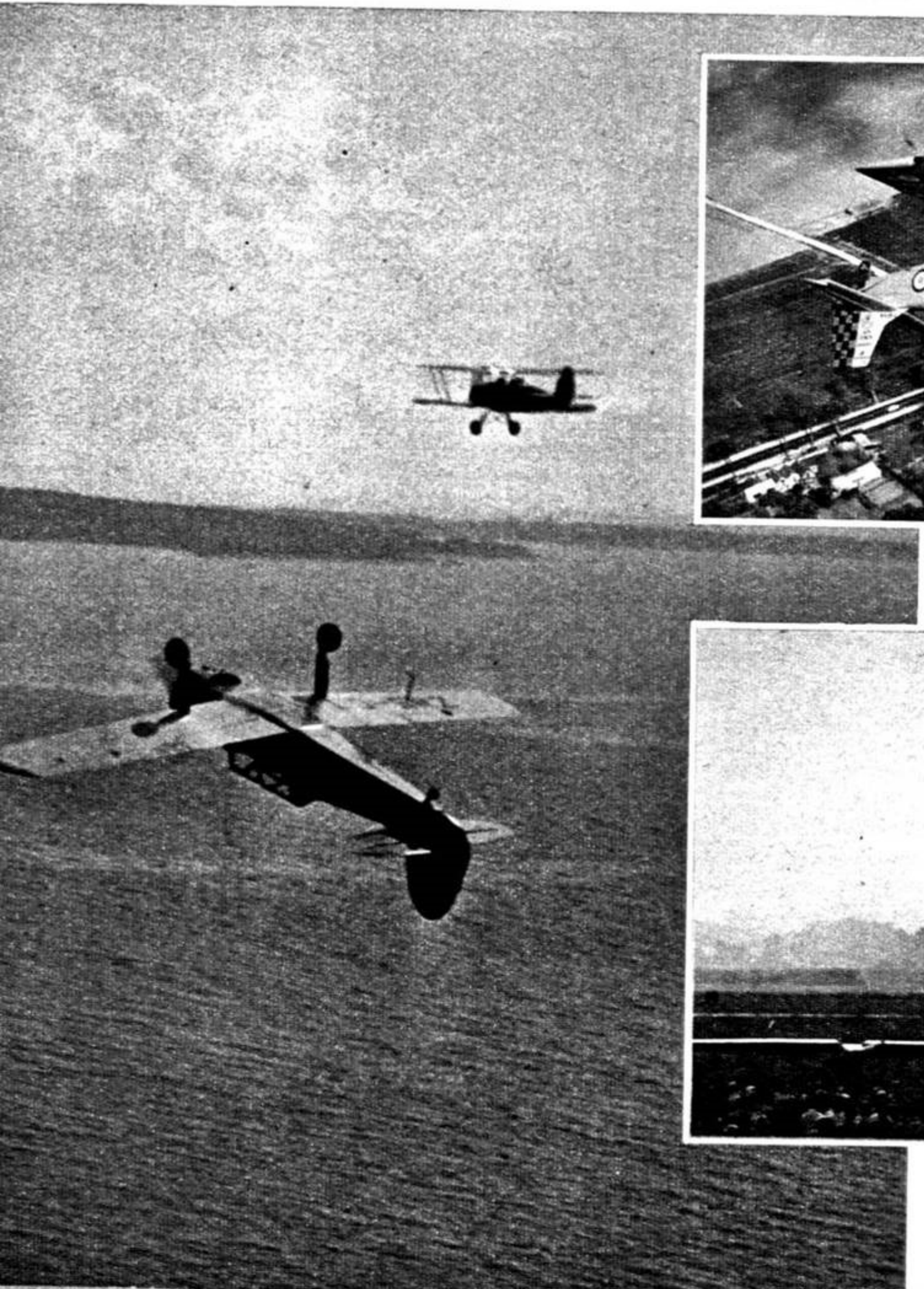
Dans mon métier, j'apprends sans arrêt... Il m'est arrivé de penser en vol : « Tiens ! je n'aurais pas dû faire ça... », parce que cela aurait pu être grave ! Et c'est une leçon dont on se souvient, crois-moi ! Alors, quand on a accumulé toutes les leçons de ce genre, on devient extrêmement prudent, même si on donne toujours l'impression au public d'être aussi audacieux, aussi fou !...

Merci, parrain ! On se reverra bientôt, sur tous les terrains de France et d'ailleurs ?

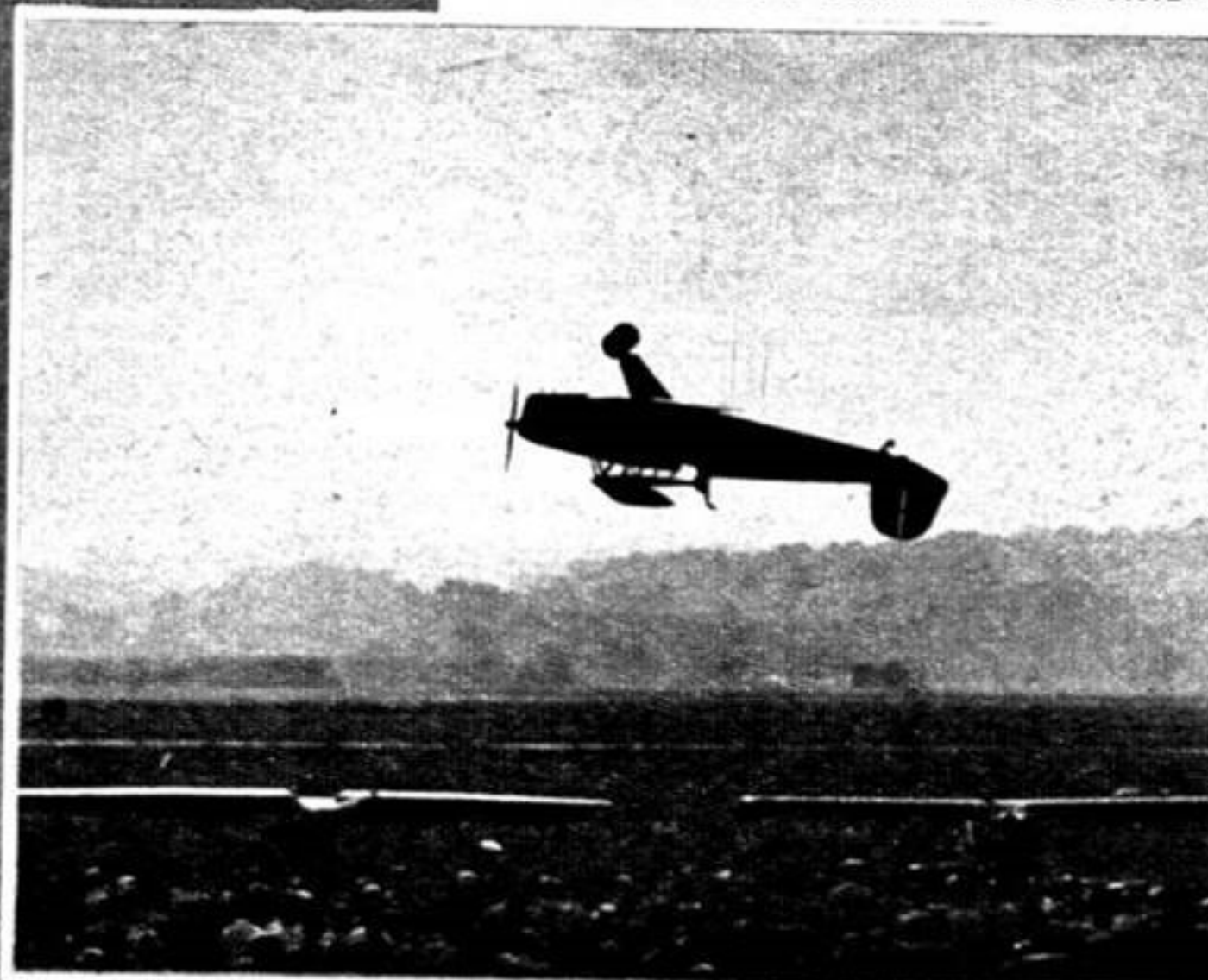
Affirmatif ! Y compris la Navarre !

J. GAMBUR.

LES PIEDS AU CIEL



Combien d'heures Blancotto a-t-il volé la tête en bas ? A gauche, il traverse la Manche à bord de son « Monitor ». Ci-dessous, il salue la foule, au plus près, depuis son Bucker. Ci-dessus il continue avec le « Nord » !



TOUS LES JEUX DU MONDE

« Si tous les gars du monde voulaient se donner la main ! » Vous connaissez tous ce poème de Paul Fort qui exalte la fraternité humaine. Aujourd'hui, nous ne vous proposons pas de former la ronde dont rêvait le poète, mais de découvrir les jeux qui amusent « tous les gars du monde ». Sur la plage ou dans les champs, sous le beau soleil qui, souhaitons-le, illuminera ces journées de vacances, vous pouvez jouer, comme le font les jeunes garçons de Colombie, d'Égypte, du Canada ou du Japon, à des milliers de kilomètres de vous. Ce sont des jeux qui ne nécessitent aucun matériel compliqué. Et si, à Bir Fouad ou à Chiriguana, ils amusent des garçons semblables à vous, ils sauront aussi (du moins, nous l'espérons), vous distraire. (Dans nos prochains numéros, nous vous présenterons d'autres jeux qu'on joue en d'autres parties du monde.)



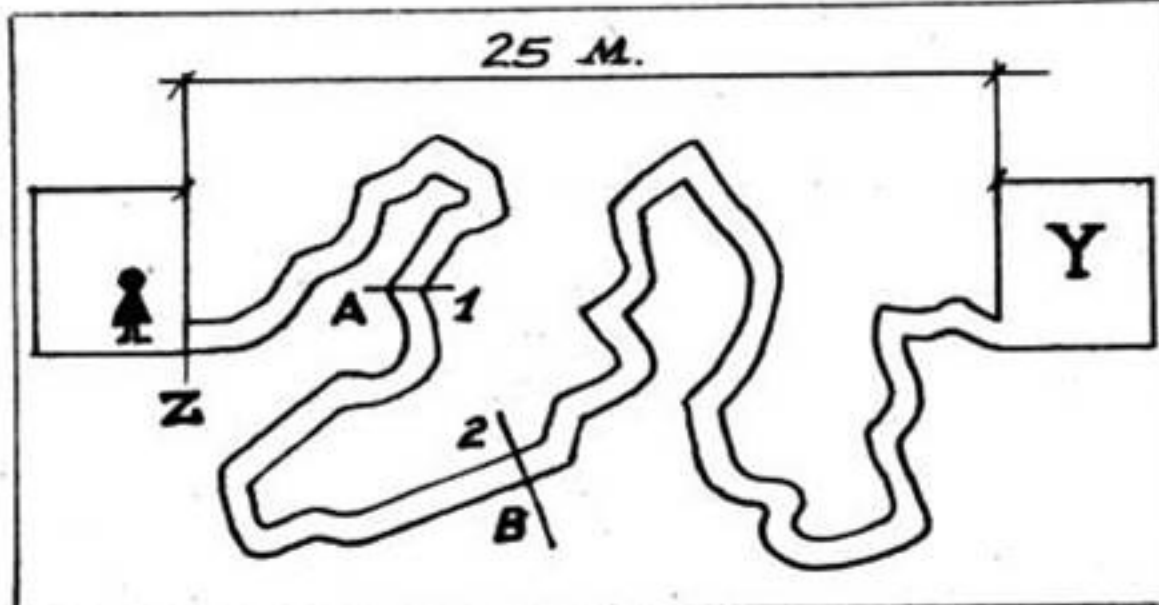
CHIRIGUANA, (COLOMBIE) le parcours piège

ENTRE deux carrés de 2 mètres de côté, et éloignés d'une trentaine de mètres, vous tracerez sur le sol un chemin tortueux au possible, large de 25 centimètres environ. Puis, par un tirage au sort, vous attribuez un numéro d'ordre à chacun des joueurs.

Vous bandez les yeux du n° 1 et vous le faites tourner plusieurs fois sur lui-même. Placez-le ensuite au début du petit chemin (Z).

Le joueur n° 1 tentera d'aller le plus loin possible sans sortir du sentier et il demeurera à l'endroit où il sera sorti hors des limites de celui-ci. (Supposons ici que ce soit le point A.) Le joueur tiré au sort n° 2 recommence l'opération à partir du point Z et s'il parvient jusqu'au point A, bénéficiera, à partir de ce moment, des conseils du joueur n° 1, QUE CELUI-CI TRANSMETTRA A VOIX TRES BASSE (« ... doucement à droite... à gauche... attention à droite... », etc.).

En supposant que le joueur n° 2 ait parcouru un peu plus de terrain et qu'il commette une faute au point B, il demeurera à nouveau à ce point. Et ainsi de suite.



En supposant qu'il y ait 10 joueurs et que le n° 7 ait atteint le premier le carré Y, celui-ci ira se placer aussitôt à côté du joueur n° 1 et ce dernier continuera sa progression jusqu'à Y, aidé par le n° 7.

Le perdant est celui des joueurs qui reste le dernier en dehors du carré Y.



BIR FOUAD, (ÉGYPTE) le caillou du sultan

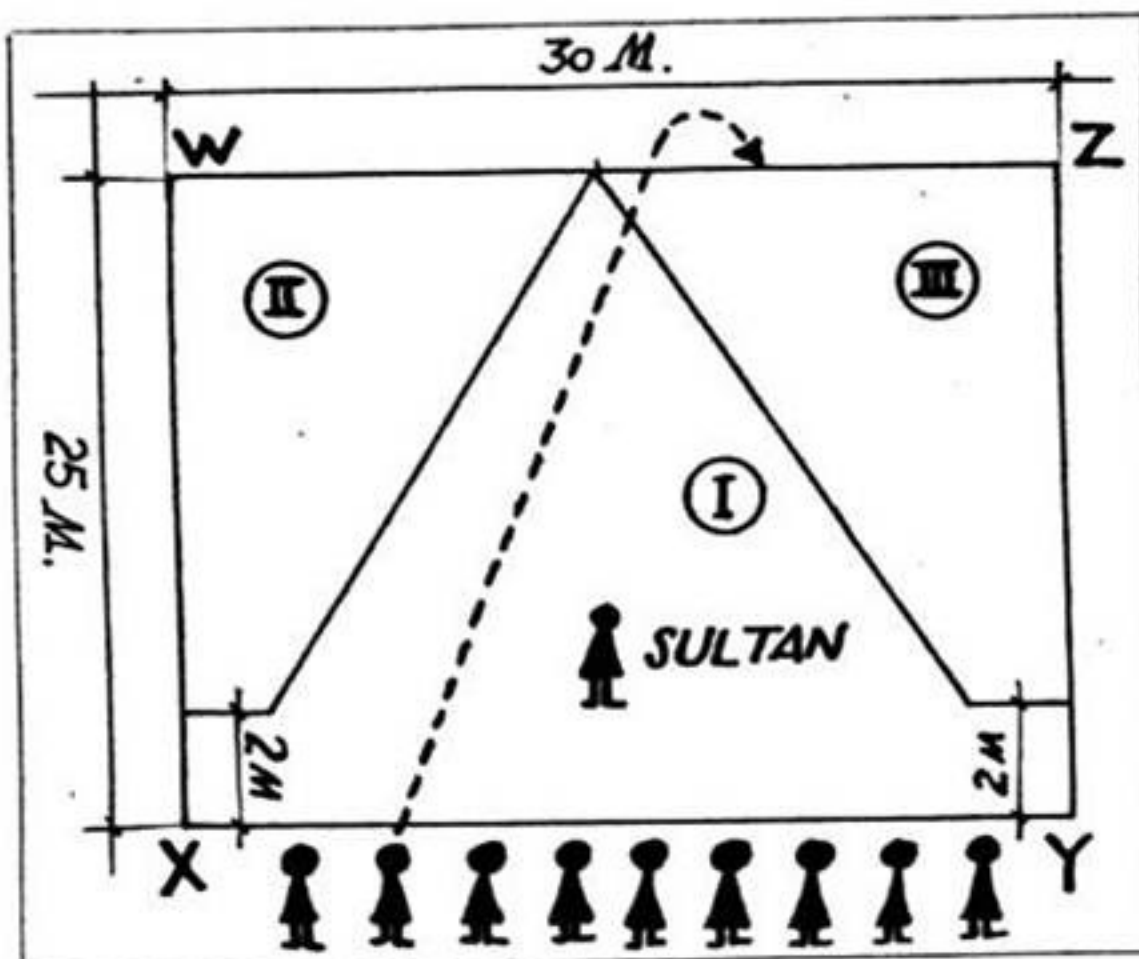
TRACEZ sur le sol une aire de jeu semblable à celle que représente notre croquis, puis désignez

par tirage au sort, le joueur qui deviendra le « Sultan ». Tous les autres participants se placeront sur la ligne XY, le dos tourné, les mains dans le dos, les paumes vers le ciel. Il est défendu de se retourner car le sultan passe derrière tous les joueurs et, sans qu'on le remarque, dépose un petit caillou dans la main de l'un d'eux.

Celui-ci doit partir brusquement en courant jusqu'à la ligne WZ. Aussitôt, les autres joueurs s'éparpillent dans la zone I.

À partir de cet instant, le joueur au caillou devra tenter de repasser derrière la ligne XY en utilisant les aires de jeux 2 et 3, où les autres joueurs n'ont pas le droit de mettre les pieds. Si ces derniers attrapent le joueur au caillou avant qu'il n'atteigne la ligne XY, il est éliminé, sinon, c'est le sultan qui est éliminé et qui cède sa place au joueur au caillou.

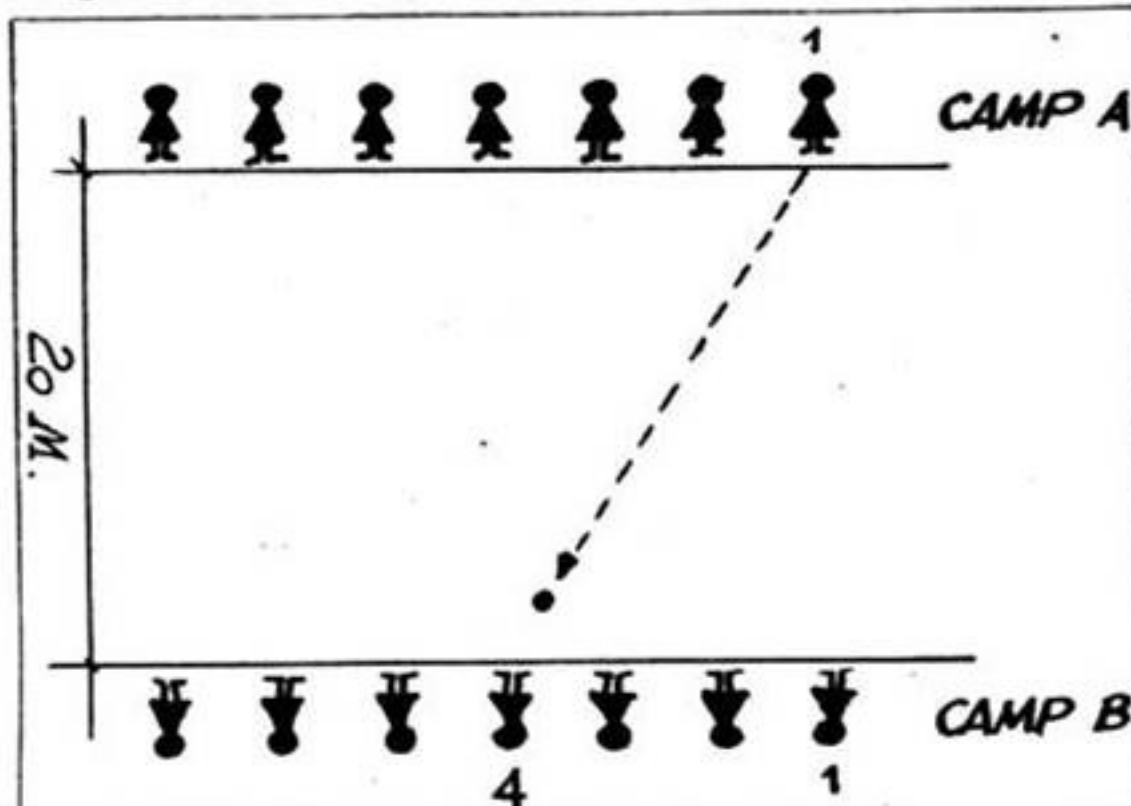
Quand, à la fin, il ne reste plus qu'un sultan et un joueur, c'est ce dernier qui prend d'office le caillou et qui gagne s'il réussit à passer derrière XY.



PRUD'HOMME, (CANADA) gare à la balle

POUR pratiquer ce jeu qui amuse les jeunes garçons du Canada, il suffit d'un matériel très simple : une petite balle de caoutchouc mousse. Vous tracez ensuite sur le sol deux lignes parallèles qui délimiteront les deux camps.

Les joueurs se séparent alors en deux groupes qui se placent face à face, le long des deux lignes. Enfin un tirage au sort désigne le joueur qui engagera la partie.



Ce joueur (que nous supposons du camp A) prend la balle de caoutchouc mousse et appelle par son prénom l'un de ses vis-à-vis ; supposons encore qu'il appelle le n° 4 : « Pierre ! ».

Aussitôt, Pierre met un pied en avant et, dans cette position, tente d'éviter la balle que lui lance le n° 1. Il est bien entendu que Pierre ne peut pas déplacer le pied qu'il a avancé : il ne peut que se contorsionner comme bon lui semble pour ne pas être touché.

Si Pierre est touché, il passe au camp A. Sinon, c'est le joueur qui lui a envoyé la balle et l'a manqué qui passera au camp B.

C'est alors le tour du premier joueur du camp B de devenir le « chasseur » et d'appeler un joueur du camp A pour tenter de l'atteindre.

Vous continuerez ainsi, chacun devenant « chasseur » à son tour. Pour gagner, il faut que l'un des deux camps réussisse à rassembler tous les joueurs de son côté.



KANAZAWA, (JAPON) le meneur a... du nez

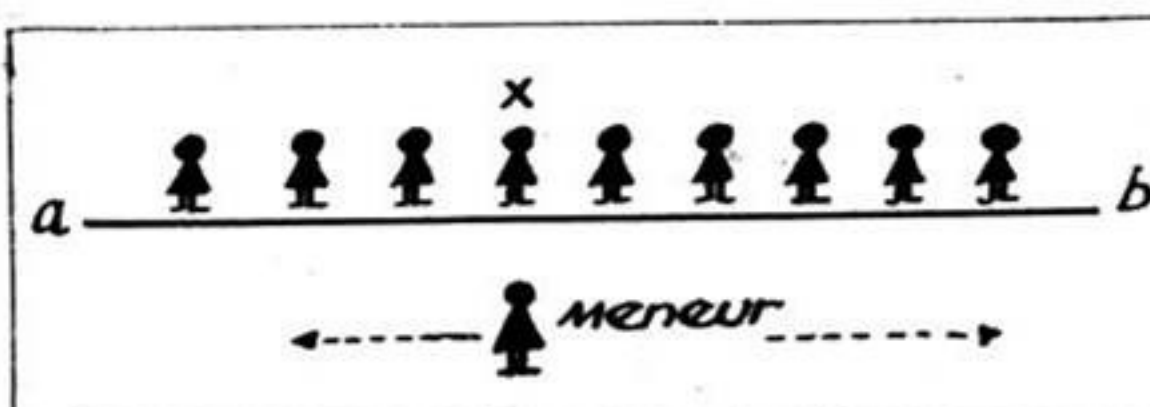
AU sage Japon, vous emprunterez ce jeu qui nécessite maîtrise de soi et prompts réflexes. Ici encore, aucun matériel nécessaire : il vous suffit de vous asseoir en ligne sur le sol devant l'un d'entre vous qui sera le meneur de jeu.

Ce meneur se promène devant la ligne et, brusquement, sans suivre aucun ordre, s'arrête devant un joueur (supposons X). Il porte sa main à son nez, par exemple, et dit : « Nez ». Le joueur X doit alors porter la main à son nez et répondre très vite : « Nez, nez, nez... bouche » (en portant alors la main à sa bouche — toujours par exemple).

Mais le meneur peut « mentir » et dire : « Cheville » en se touchant l'oreille, « genou » en se touchant le menton, etc.

Le joueur doit toujours répondre par la partie du corps effectivement touchée par le meneur, non par celle qu'il nomme, sinon il est éliminé.

Jouez ce jeu très vite. Le vainqueur est celui qui restera le dernier face au meneur — et il devient meneur à son tour.



DEVENEZ CHAMPION DE LASSO

NOUS vous avons expliqué, la semaine dernière, comment il fallait procéder pour fabriquer vous-même un lasso bien maniable. Vous avez profité de ces conseils ? Oui ? Alors, il ne vous reste plus maintenant qu'à prendre votre première leçon. C'est encore à M. Bara, président du groupe camarguais « Lou Seden » que nous avons eu recours pour vous donner conseil. Et tout d'abord, il vous propose de prendre un lasso de 4 mètres environ pour réaliser la première figure, base de toute votre technique : le cercle plat.

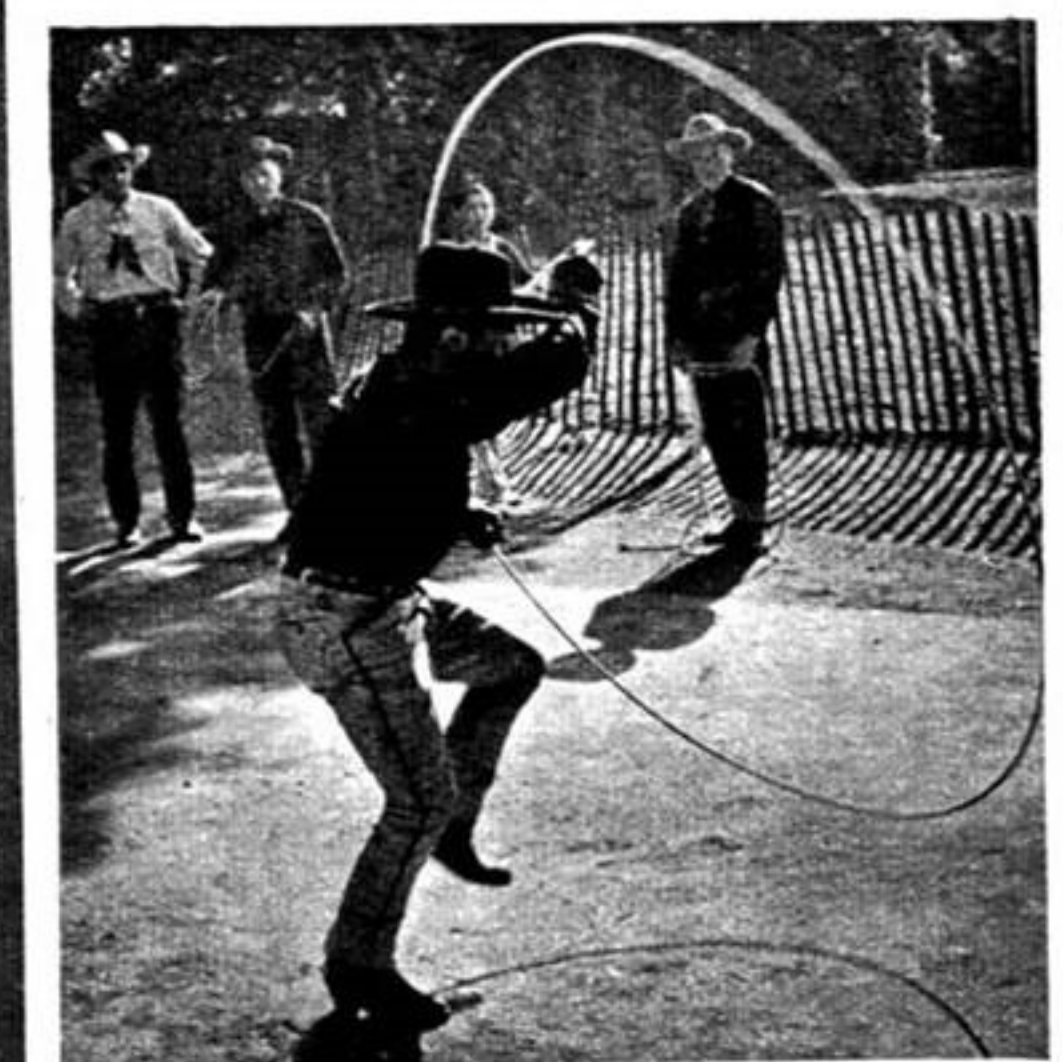
En vous plaçant debout, légèrement penché en avant, tenez l'extrémité de la corde par la main droite (cette extrémité que nous vous avons conseillé de munir d'un tube pour éviter le « vrillage » du lasso). La boucle pend devant vous, à environ 1/3 de votre hauteur, la main gauche maintenant la corde à l'horizontale.

a) La main droite, qui tient le tube, dessine en l'air, devant vous un cercle, le plus grand possible, de droite à gauche (sens inverse des aiguilles d'une montre) ;

b) Dès que la main droite arrive à la main gauche, celle-ci lâche la corde ;

c) La main droite continue à tourner la corde tandis que le corps se penche un peu plus en avant. A ce moment, la boucle doit tourner devant vous, horizontalement. Évitez que le cercle de corde ne touche le sol... ou vos jambes.

Pour que votre « cercle plat » continue à garder bonne forme, tandis que vous le tournez,



Bientôt, vous aurez la dextérité de ce membre du « Club du lasso » qui, parti d'un cercle plat, se prépare à exécuter la très spectaculaire « crinoline ».

M. Bara vous donne encore ces quelques conseils :

— Il n'est pas nécessaire d'aller vite, il faut surtout aller régulièrement ;

— Ce n'est pas votre bras qui doit tourner la corde, mais votre poignet, en tournant sur lui-même ;

— Recommencez votre lancer jusqu'à ce que le cercle soit parfait dès le départ ;

— Si le cercle s'ovalise ou pend en oblique, vous devez accélérer légèrement la rotation.

Mettez bien au point l'exécution du « cercle plat » : c'est la première figure, grâce à laquelle nous vous enseignerons ensuite comment réaliser la « crinoline ».

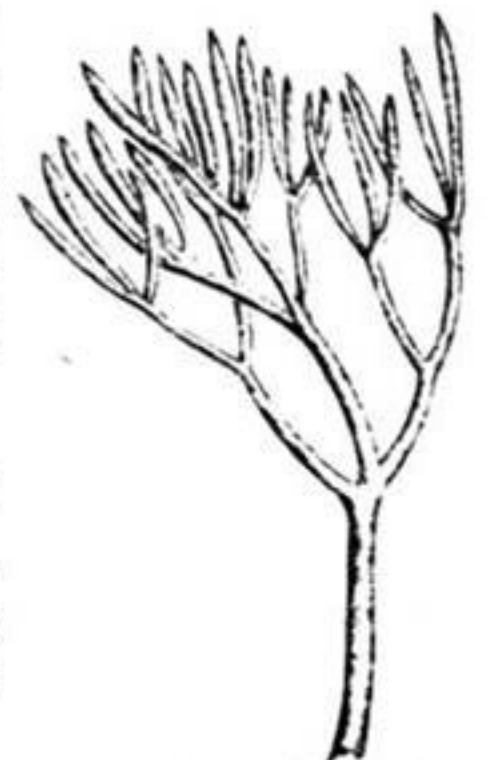


CONNAISSEZ-VOUS LE CASSE-PIERRE ?

Au hasard de vos courses au bord de la mer, vous rencontrerez peut-être le casse-pierre. Cette plante dont nous vous donnons un croquis, pousse sur les roches arrosées d'embruns, à la limite de la terre et de la mer, dans les failles. Le casse-pierre, d'un beau vert tendre, se trouve en touffes épaisses. Cueillez-le et dites à votre maman de le préparer comme les cornichons (dégorger, rincer et mettre en bocal avec vinaigre et poivre en grains). Elle sera certainement étonnée, mais vous pouvez lui affirmer que c'est un excellent condiment !

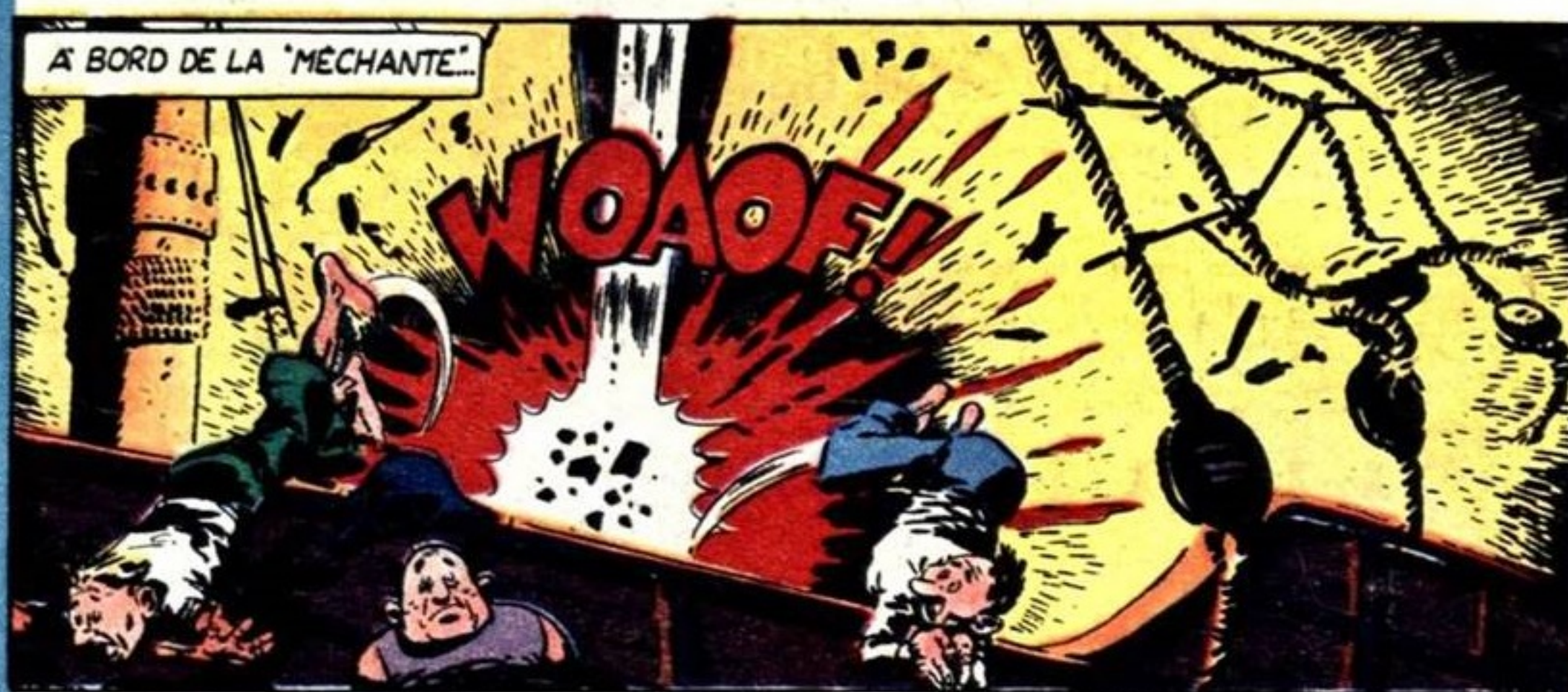
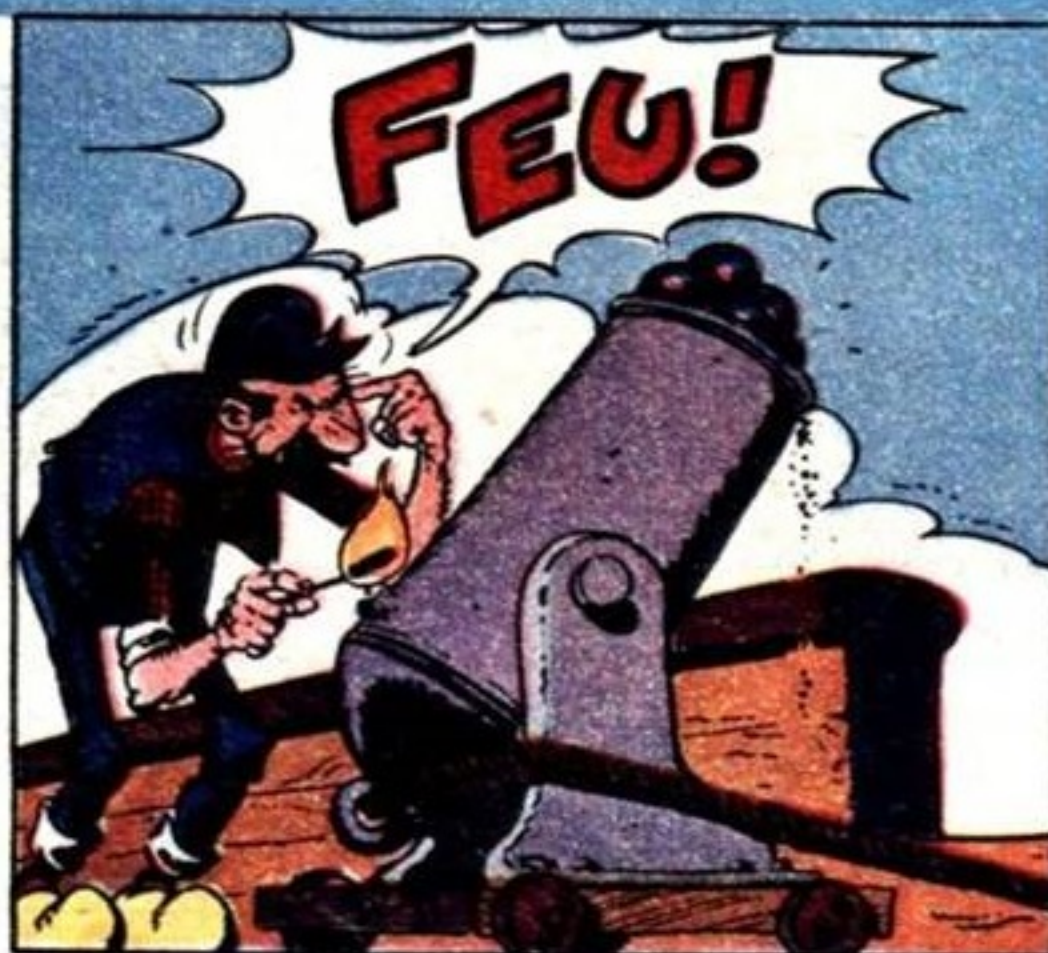
La semaine prochaine :

DANS L'EAU... AMUSEZ-VOUS BIEN... et VEILLEZ SUR VOTRE PROCHAIN.

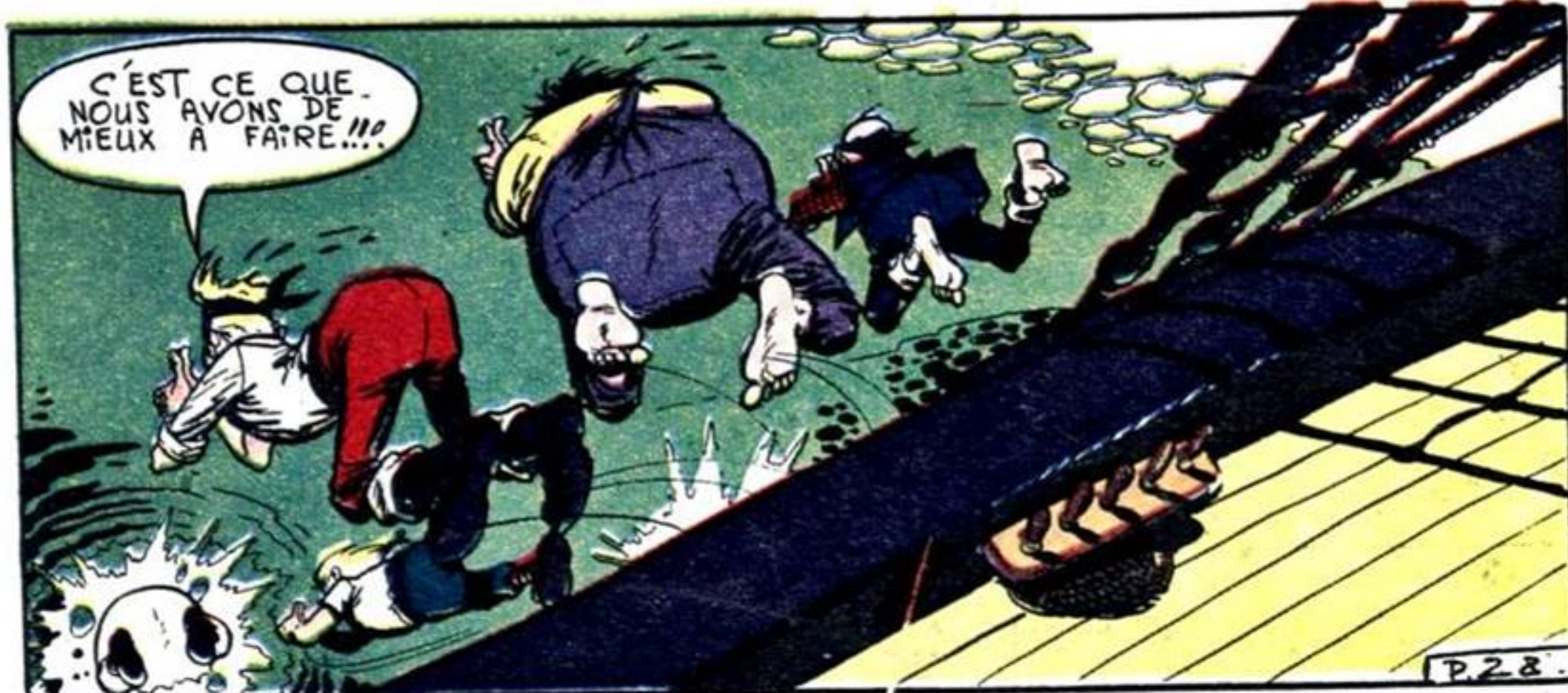
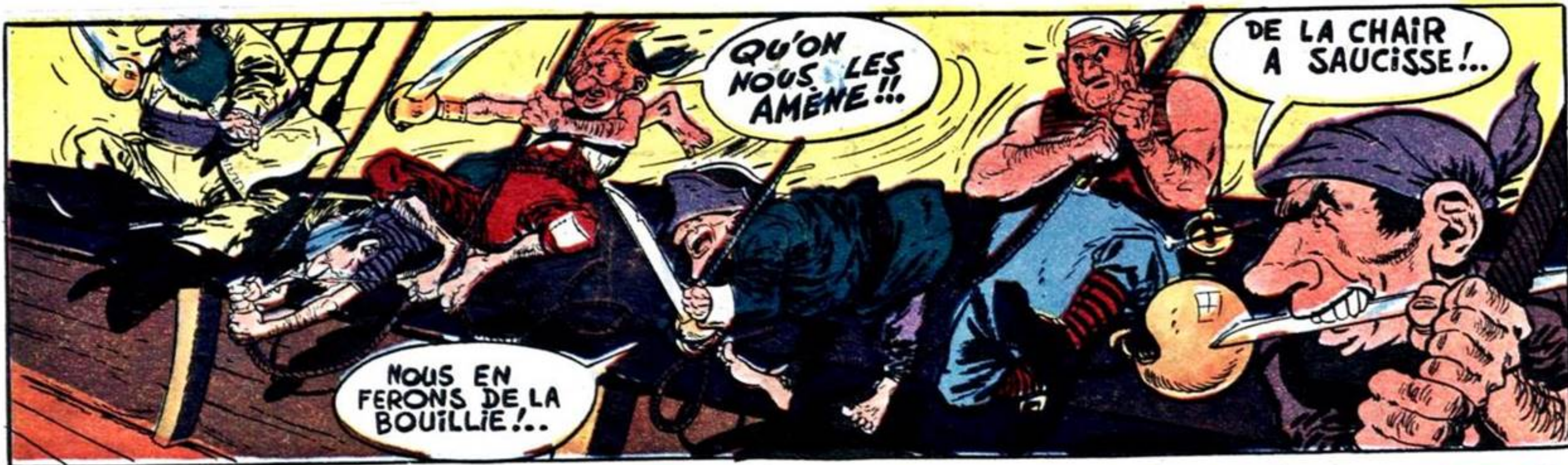
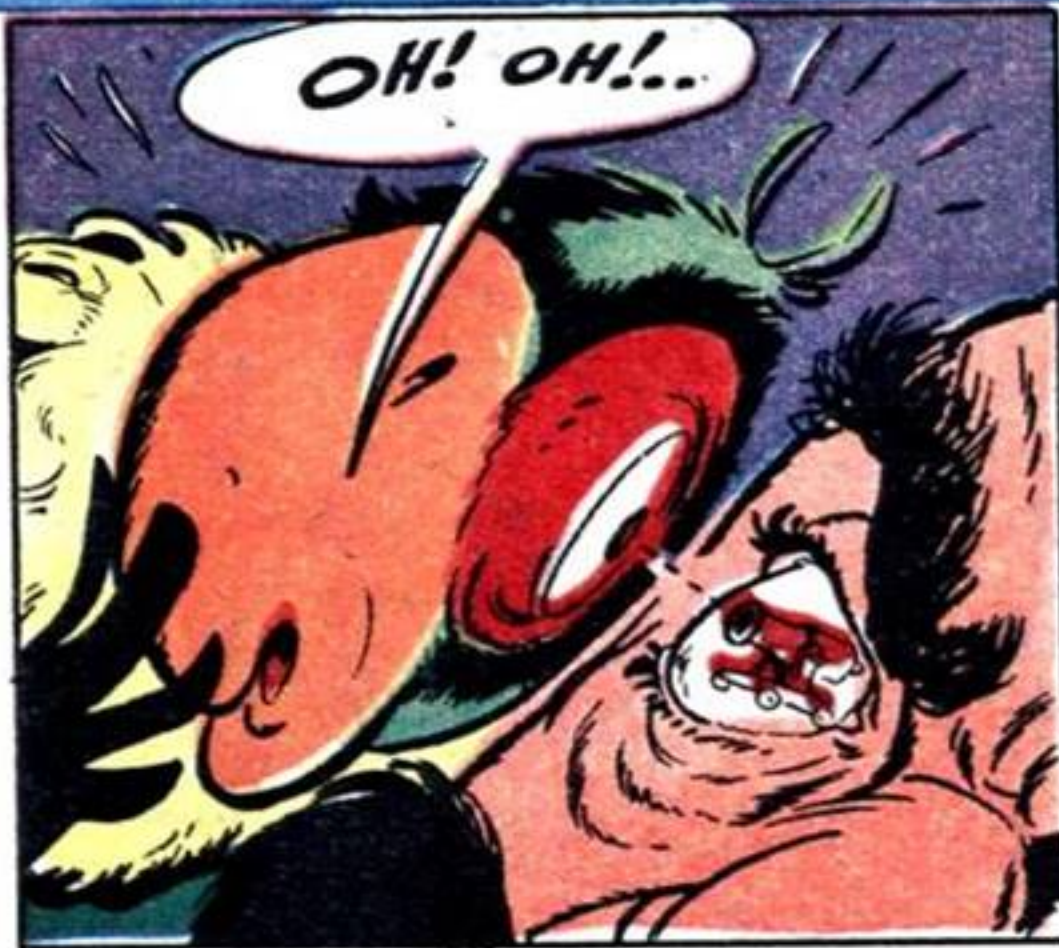


RESUME. — Soupolet a eu du mal à convaincre son équipage que le combat contre Barbe-Verte était inévitable. Il faut dire que Barbe-Verte est un ignoble pirate, ayant sous ses ordres un équipage d'innombrables forbans, à en faire pâlir d'envie le Démon des Caraïbes. Barbe-Verte se prépare à aborder la malheureuse « Brave ».

J E H A N



SOUPOLET



D'APRES LE FILM D'ANDRE HUNEBELLE, TIRE DU ROMAN DE MICHEL ZEVACO, ADAPTATION DE G. FONTENELLE

RESUME. — François de Capestang se dirige à Paris pour voir le roi. Chemin faisant, il délivre Cogolin, un baladin qui a été attaqué.



il n'y a pas de mystères dans votre Dauphine



La carrosserie et l'équipement intérieur d'une voiture, ça se voit ! Mais lorsque vous avez soulevé le capot de votre moteur vous n'avez pas encore tout vu, il y a d'autres organes essentiels,

liés au châssis ou à la coque, ce sont : la direction, les freins et la suspension. Eh bien, nous allons vous aider à comprendre les dessous de votre Dauphine, seulement visibles lorsqu'elle est sur un pont de graissage.

MONTEZ SUR UNE BALLE DE TENNIS ET GARDEZ VOTRE ÉQUILIBRE...

Direction - freins - suspension

NOUS allons aujourd'hui parler des organes mécaniques de la voiture qui lui permettent de se diriger, de s'arrêter et de rouler confortablement.

La *direction* que le conducteur commande avec le volant, oriente les roues avant et permet de diriger la voiture. Elle doit être douce pour la conduite en ville et permettre de se garer sans efforts. Mais il ne faut pas pour cela qu'elle nécessite de trop nombreux tours de volant : elle ne serait plus assez précise sur route à grande vitesse. On peut prévoir une direction assistée pour laquelle l'effort à faire au volant reste faible, une pompe actionnée par le moteur fournissant à l'aide d'huile sous pression la plus grande partie de la force nécessaire pour faire pivoter les roues. Cela ne paraît vraiment pas nécessaire pour une Dauphine légère dont la direction est à la fois directe et douce.

Les *freins* sont le plus souvent constitués par un tambour en fonte relié à la roue à l'intérieur duquel viennent s'appliquer des garnitures frottantes. Elles assurent le freinage en s'appliquant sur toute la circonférence du tambour. Les freins doivent être très efficaces, mais sans excès car contrairement à ce que vous pourriez penser, une roue bloquée et qui dérape n'assure plus qu'une retenue très faible. C'est d'ailleurs un problème que les ingénieurs travaillent et peut-être d'ici 1968 pourra-t-on mettre sur votre Dauphine les dispositifs « anti-blocage » qui, jusqu'ici, n'ont pu être utilisés que sur les voitures de course ?

Il faut, en outre, que les freins soient doux et progressifs, mais surtout très résistants lorsqu'on s'en sert en montagne dans les longues descentes. Par le frottement, ils s'échauffent et risquent de devenir inefficaces. Ceci est plus facilement évité avec les freins à disque, qui se rapprochent davantage du frein de votre vélo puisqu'une sorte de patin vient pincer un disque qui tourne avec la roue. Mais pourquoi, direz-vous, ne l'a-t-on pas fait plus tôt ? Une des raisons vient de la grande puissance des freins d'automobile et il faut que le patin, qui est beaucoup plus petit que les garnitures des freins à tambour, puisse résister aux efforts et à l'usure auxquels il est soumis.

Malgré leur souplesse, les pneumatiques ne permettraient pas seuls de rouler dès que la vitesse et les cahots deviennent sensibles, il faut à votre voiture une *suspension*. Elle est constituée par des éléments souples disposés entre les roues et la carrosserie, ce sont le plus souvent des res-

sorts métalliques à lames, à boudins ou à barre. Ils permettent à la voiture et aux passagers de ne pas suivre tous les mouvements des roues sur les inégalités de la route.

Puisque la suspension relie d'une façon souple les roues à la caisse de la voiture, vous comprendrez qu'une voiture peu chargée sera plus haute sur ses roues qu'une voiture très chargée. Ceci sera d'autant plus sensible que la suspension sera plus souple et confortable.

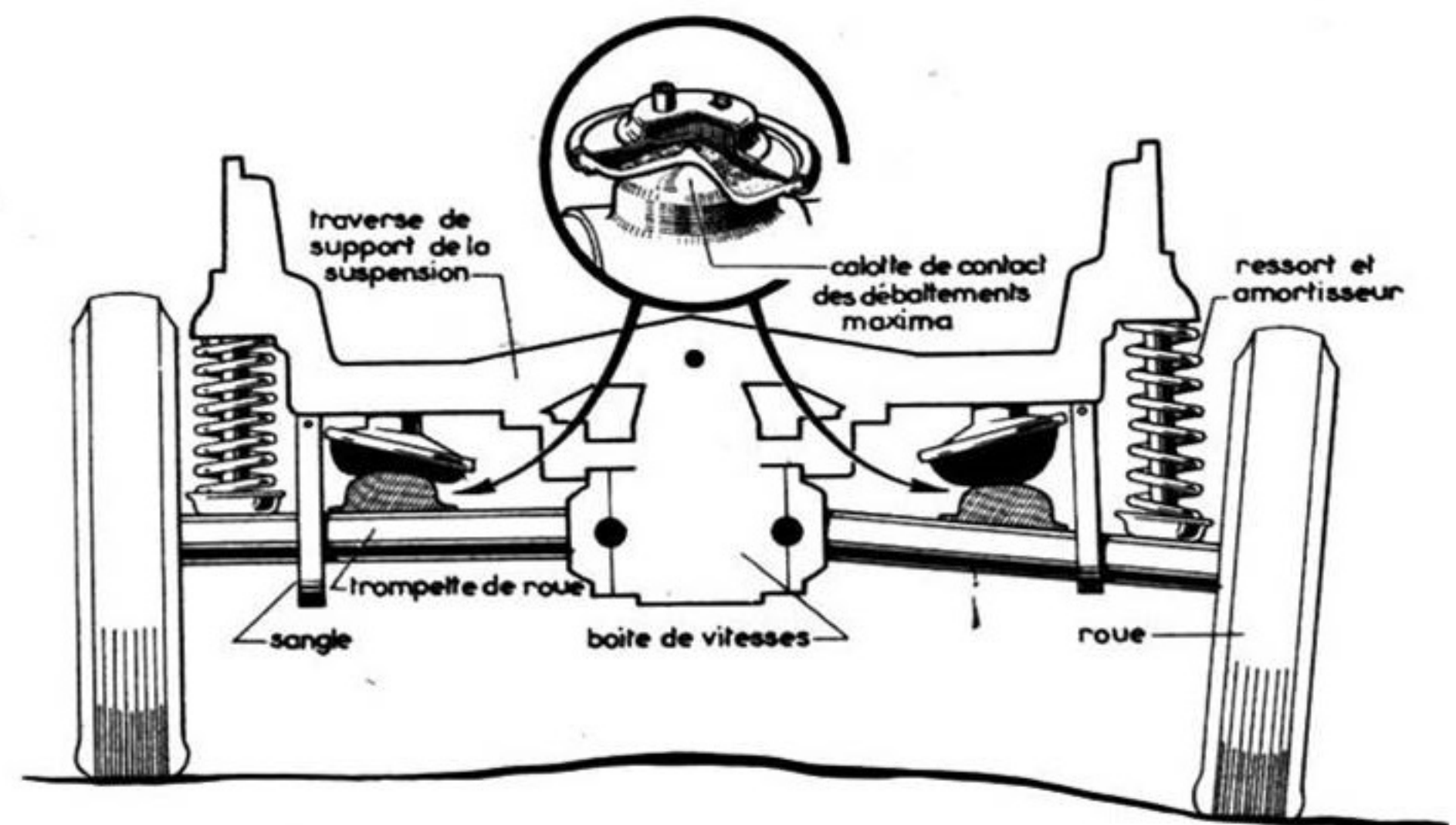
On peut alors, pour obtenir à la fois un très bon confort et une voiture qui reste toujours à la même hauteur, avoir une suspension qui rétablit d'elle-même son niveau et qui est souvent appelée à « assiette constante ». Ceci peut se faire par une commande mécanique, électrique, hydraulique, ou encore pneumatique ; dans ces deux derniers cas, de l'air ou un gaz jouent le rôle du ressort métallique.

Mais ces dispositifs sont coûteux et compliqués, parfois fragiles. Pensez-vous pouvoir en équiper votre Dauphine 1968 ? Ou bien conserverez-vous la suspension « Aérostable » de la Dauphine actuelle qui, grâce à l'air de son coussin atmosphérique, procure un confort excellent à l'aide d'une suspension simple et infatigable ?

VOUS serez en « suspension » sur un véritable coussin d'air et vous aurez compris l'une des solutions modernes les plus parfaites en matière de suspension automobile. La suspension « Aérostable » a été inventée par le célèbre ingénieur Grégoire. Les principaux éléments sont constitués

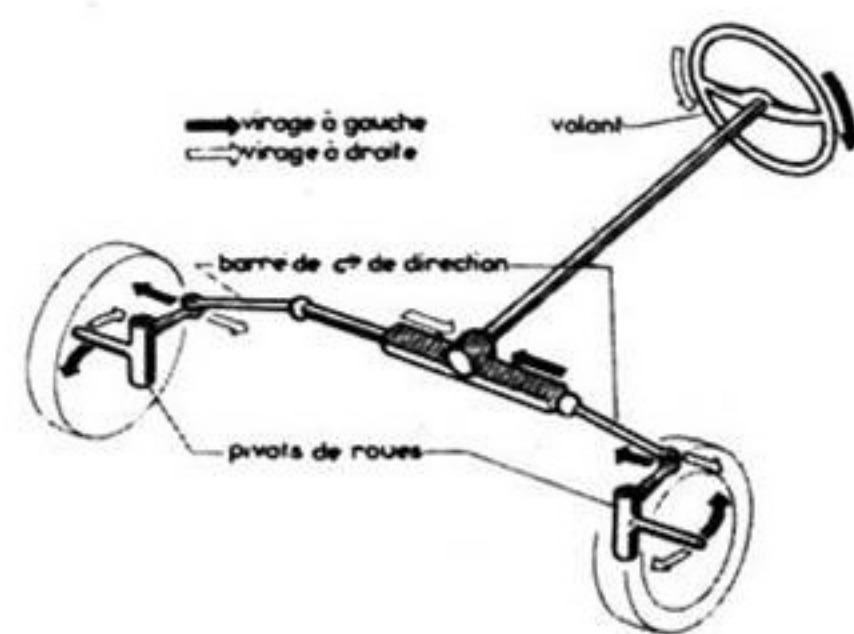
par deux coussins pneumatiques, remplis d'air à la pression atmosphérique, qui sont ajoutés aux éléments habituels de la suspension « classique » : ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.

L'élasticité de ces coussins d'air et la simplicité du système permettent une excellente absorption des chocs.



"TOURNE A DROITE!"

C'EST votre compagnon de route qui vient de vous donner cet ordre. Il vous semble évident que pour tourner sur la route, il vous suf-



fise de « tourner » le volant, pourtant... comprenez-vous tout ce qui, mécaniquement, obéit à ce simple geste de votre part ?

Il n'y a pas de mystère, votre geste s'est traduit mécaniquement de la façon suivante :

- le volant commande l'arbre ;
- l'arbre est terminé par un pignon denté ;
- le pignon denté entraîne une « crémaillère » ;
- la crémaillère pousse sur les leviers de direction par l'intermédiaire de biellettes ;
- les biellettes actionnent la roue.

La « crémaillère » est ainsi dénommée parce que, tout comme l'instrument de nos grand-mères, elle est constituée par une tige coulisante dentée. Elle permet donc directement la transformation du mouvement sans recourir aux articulations nombreuses (et toujours exposées aux jeux) des autres types couramment utilisés.

Ce que vous pouvez gagner :
1er PRIX

UNE
Dauphine
AEROSTABLE

du 2^e au 11^e Prix

10 DAUPHINES seront prêtées pendant toute la durée des vacances scolaires de Noël ou de Pâques.

Chacun des 10 gagnants partira avec « sa » DAUPHINE, la REGIE RENAULT ayant fait le plein d'essence au départ et assurant chaque véhicule et son équipage.



du 12^e au 31^e Prix

300 DAUPHINES « Record », splendides modèles réduits à construire.

Longueur du véhicule : 16 cm ; 64 pièces en matière plastique ; capots de moteur et de coffre à bagages ouvrants ; 4 personnages mobiles et amovibles ; enjoliveurs chromés ; roue avec axe métallique.

Ces maquettes sont remarquables pour leurs détails, leur fidélité rigoureuse et leur finition. Echelle 1/25.

QUESTION DU JEU-CONCOURS

QUESTION N° 7

On exprime le type de roue d'une voiture par la mesure (en mm ou en « pouces » anglais) du diamètre de la jante. A quel type appartiennent les roues de la DAUPHINE ?

RÉPONSE :

- A. Roues de 11 pouces.
- B. Roues de 13 pouces.
- C. Roues de 15 pouces (380 mm).

QUESTION N° 8

Les deux chiffres figurant sur le flanc des pneumatiques donnent des indications précises. Par exemple : la DAUPHINE est équipée en série de pneumatiques marqués 135 X 380, ces deux mesures expriment :

RÉPONSE :

- A. Le poids du pneu et son diamètre extérieur.
- B. La dimension du boudin et le diamètre de la jante.
- C. La pression normale de gonflage à l'avant et à l'arrière.

QUESTION N° 9

Les coussins pneumatiques de la suspension Aérostable se trouvent :

RÉPONSE :

- A. A l'avant sur les ressorts hélicoïdaux.
- B. A l'arrière, fixés sur les demi-essieux.
- C. A l'arrière, fixés sur une traverse de la coque.

AVIS TRÈS IMPORTANT

Cher lecteur, une erreur s'est glissée dans la composition du texte des questions du *Pilote* n° 37. La numérotation de ces questions devait être : 4, 5, 6, c'est-à-dire la même numérotation que celle figurant sur le *Bulletin-Réponse*, et non pas 1, 2, 3 (ces numéros figurant déjà dans le *Pilote* du n° 36).

Donc, cher lecteur, nous vous demandons de bien vouloir lire 4, 5, 6, au lieu de 1, 2, 3, dans le *Pilote* du n° 37. Merci.

JEU-CONCOURS RENAULT-PILOTE
BOB A DÉCOUPER ET A COLLER
SUR LE
BULLETIN-RÉPONSE

BISON NOIR

RESUME. — Un convoi d'or a été détourné par trois bandits. Bison Noir, le Sergent Benton et un groupe de soldats entament les recherches. Bientôt, sur leur route, ils découvrent une tombe.

TEXTE DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN
DESSINS DE LUCIEN NORTIER

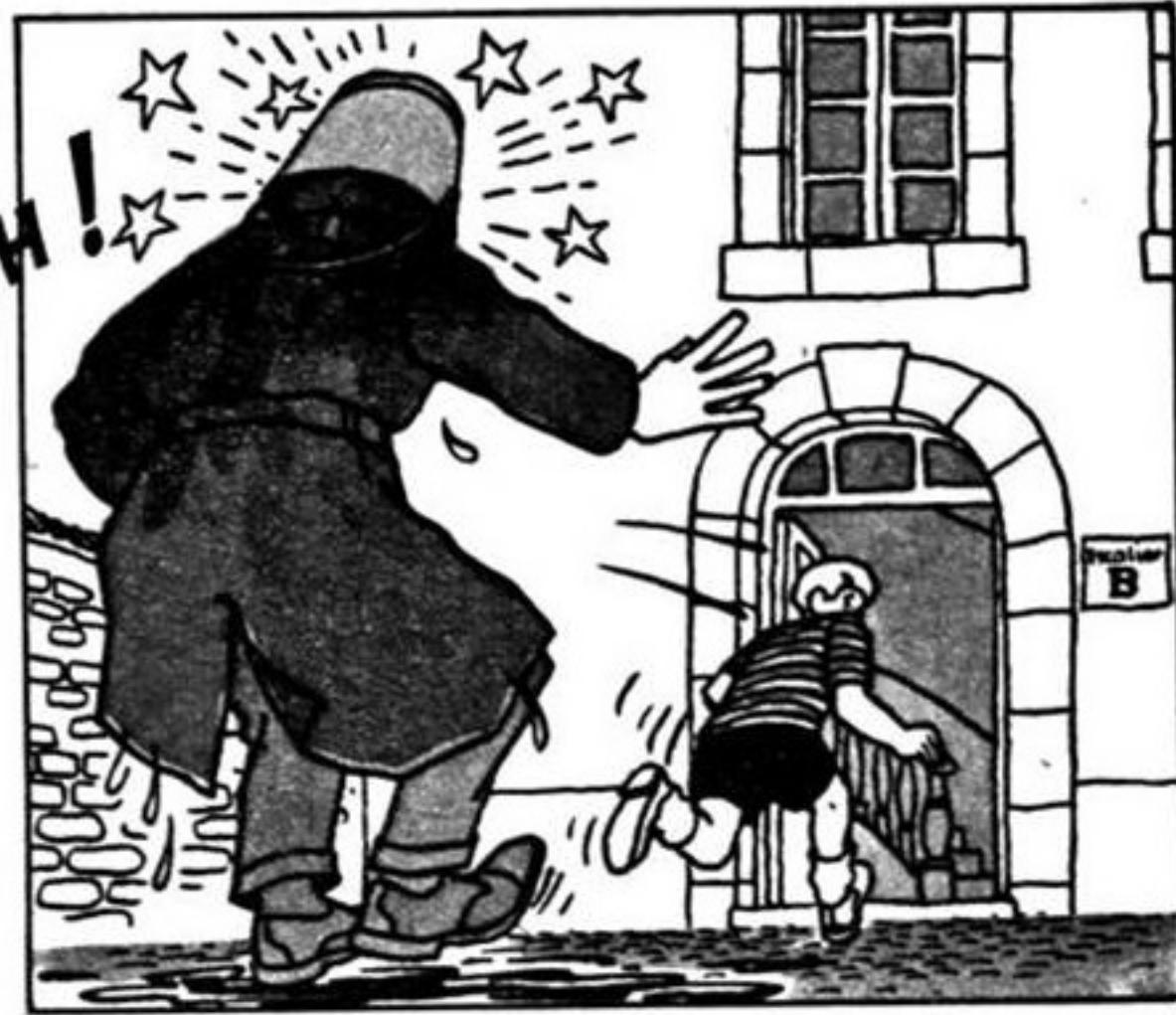
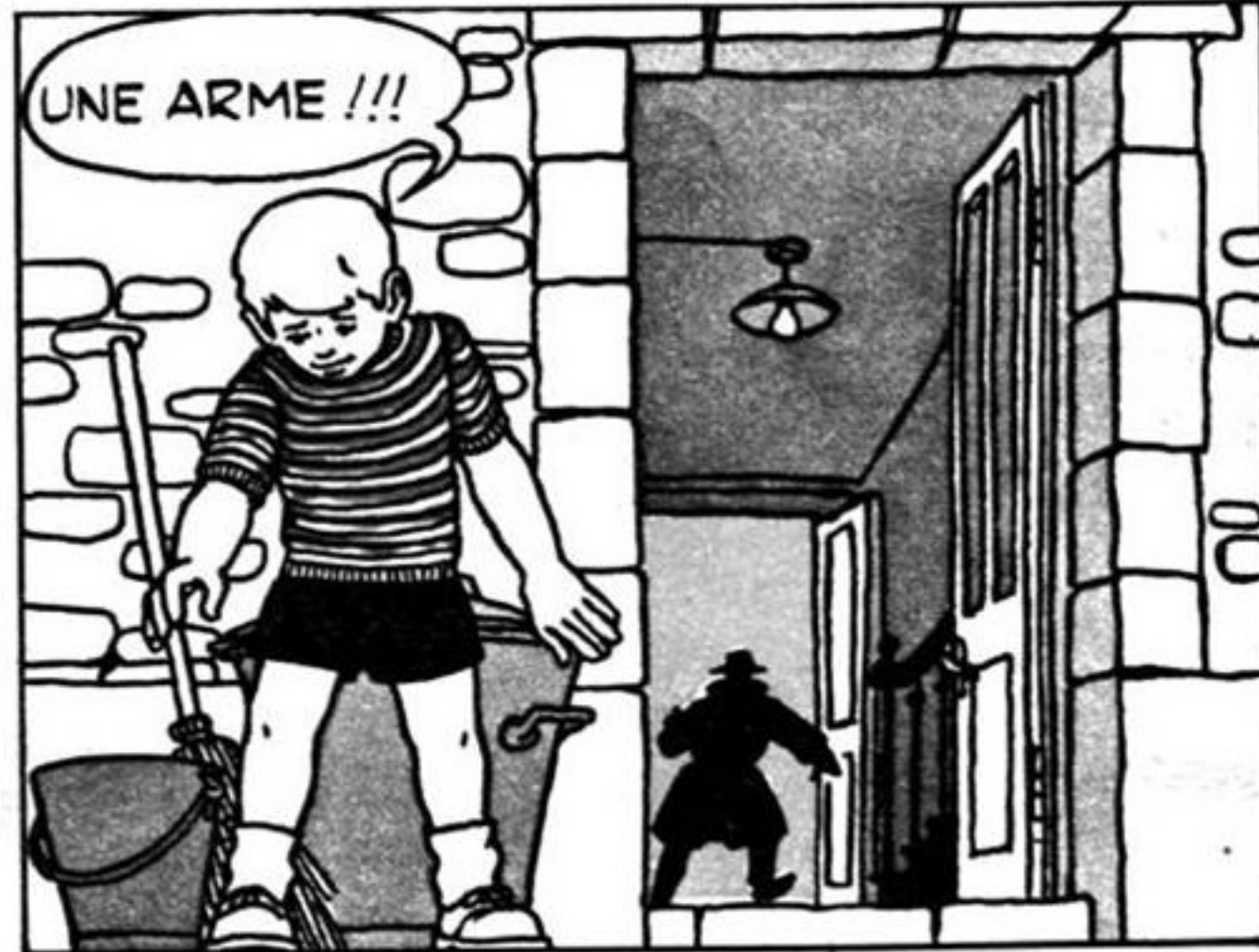


P'TIT PAT

gamin de Paris

RESUME. — P'tit Pat est sur la piste du trésor. Le drame, c'est qu'un de ses ennemis est aussi sur la piste.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI



par FRANK DOMINIQUE

10 DE CONDUITE

Continuons, puisque beaucoup d'entre vous n'ont pas encore l'âge du permis de conduire, à parler de bicyclette. Les vacances sont là, vous allez faire encore plus de deux-roues. Or, si vous rêvez d'égaler Bobet — bien que vous ayez constaté que même des champions comme Rivière, hélas, peuvent rater un virage — n'oubliez pas que vous êtes beaucoup plus « fragiles » que les automobilistes. C'est toujours vous, même si vous êtes dans dans votre droit, qui subirez les plus graves conséquences en cas de choc.

Mais, en plus, beaucoup de cyclistes croient être dans leur droit en faisant la même erreur que les automobilistes débutants qui mettent leur clignotant et tournent brutalement, sans souci de l'automobiliste qui, peut-être, se préparait à les dépasser beaucoup plus vite. Si, à l'extrême rigueur, vous tenez absolument votre droite, vous ne risquez pas trop en faisant signe du bras et en tournant à droite...



... encore qu'il vaut toujours mieux jeter un coup d'œil derrière soi, ou dans son rétroviseur, CELUI-CI EST OBLIGATOIRE, ne l'oubliez pas.

Mais par contre, comme on le voit beaucoup trop souvent, le fait de tendre le bras ne suffit nullement à vous donner le droit de tourner lorsque vous tenez le milieu de la rue.



En ville, où le dépassement à droite est toléré, combien de fois voit-on des cyclistes ou scooteristes rouler en plein milieu de la chaussée puis, sur un signe de bras, couper à droite ou à gauche et pratiquer résolument la politique de l'autruche.

Et ces inconscients, dont vous ne serez pas, ne se rendent pas compte que c'est leur vie qu'ils risquent, alors que l'automobiliste ne souffrira... que de quelques têtes froissées !

Donc, amis, pour que nous vous retrouvions entiers à la rentrée, vous qui allez faire du deux-roues, pensez à tenir votre droite, à vous méfier toujours de ce qui arrive derrière et, puisque vous savez que vous n'êtes pas le plus fort, pourquoi ne porteriez-vous pas un casque ?

Nous vous parlerons d'ailleurs prochainement d'une nouveauté qui nous séduit tout à fait : un casque dont la visière est astucieusement garnie d'un rétroviseur.

BRABHAM EST-IL UN NOUVEAU FANGIO ?

NOUS avons surpris Jack Brabham, Champion du Monde 1959, en train de régler minutieusement les carburateurs de sa voiture, loin des journalistes et de la foule. Brabham est bien parti pour

Reims, à la fantastique moyenne de 217 km/h.

Réservé, timide, pratiquement inconnu il y a de cela moins de trois ans, Brabham, modeste garagiste de Sydney, a fait ses débuts en partici-



être à nouveau champion cette année, il continue à ajouter de brillantes victoires à son palmarès. La dernière en date a été son triomphal succès à

Reims, à la fantastique moyenne de 217 km/h. Réservé, timide, pratiquement inconnu il y a de cela moins de trois ans, Brabham, modeste garagiste de Sydney, a fait ses débuts en participant à de petites courses sur route en Australie, avec des voitures qu'il avait lui-même bricolées. Cela nous rappelle les débuts de Fangio, mais là ne s'arrête pas la ressemblance : comme Fangio, Brabham est un mécanicien de grande classe, qui sait écouter un moteur. A l'inverse des grands pilotes, dont la voiture est amenée au départ par les mécaniciens, Jack Brabham reste jusqu'à la dernière seconde à ausculter son moteur, puis arrive directement au départ, les mains encore pleines de cambouis.

« C'est un coup de chance », ont dit les spécialistes, quand Brabham a commencé à gagner. Mais les « coups de chance » se sont répétés avec une déconcertante régularité...

et le pilote le plus discret du peloton est devenu Champion du Monde ! « Ça ne va pas durer », a-t-on dit alors. Mais, à Monaco, en Hollande, en

Belgique, à Reims, le souriant Jack a prouvé que, s'il avait de la chance, il savait aussi la conserver. Il a prouvé surtout qu'il possédait toutes les qualités d'un grand champion, qu'il avait les connaissances techniques d'un fin mécanicien, un extraordinaire coup de volant, la sagesse d'un vieux renard de la course, et, ce qui ne gâte rien, la modestie véritable, si rare chez les vedettes.

Arrivé uniquement par son travail et son amour obstiné de la course automobile, Brabham est un magnifique exemple pour les jeunes. Nous croyons sincèrement qu'il sera le digne successeur du grand Fangio. Et le fait que le prestigieux titre de Champion du Monde soit, depuis quelques années, le monopole d'anciens mécanos, est assez encourageant à notre époque où seuls semblent compter l'argent... et le piston.

On a trop souvent tendance à dire que le sport automobile est réservé à de riches fils de famille. Jack Brabham, après Juan-Manuel Fangio, fait magistralement la preuve du contraire. Peut-être, demain, l'un d'entre vous leur succédera. Pourquoi pas ?

PNEUMATIQUES

Le nouveau moteur Simca, à cinq paliers, sera présenté le 27 août à Miramas, où une Ariane, depuis le 25 avril, tourne sans trêve et pulvérise tous les records détenus depuis 1933 par les fameuses « Rosalie ».

Le plus grand parking de France va être construit à Paris en couvrant les voies ferrées entre la gare Saint-Lazare et le boulevard des Batignolles : il contiendra 5 500 voitures.

La consommation de produits pétroliers, rien qu'en métropole, sera de 27,5 millions de tonnes en 1960, et l'on prévoit qu'elle atteindra 36 millions de tonnes en 1965.

Chaque contravention exige 44 opérations administratives de 12 fonctionnaires, lorsqu'elle est réglée au premier avis.

L'« Oscar de la prudence » a été décerné, le 11 juillet, à M. Raymond Camus, chauffeur routier depuis l'âge de 19 ans : à 59 ans, au volant de son 10 tonnes, il n'a pas eu le moindre accident.

Après la mort de Jim Rathman, Jim Russell, ex-champion d'Amérique, blessé aux 24 Heures du Mans 1959, a décidé de se retirer de la compétition, et fonde une école de pilotage à Scherterton.

Trois voitures et une moto vont rejoindre le Sahara à la Laponie en une seule étape, sauf le trajet Alger-Marseille : arrivée prévue dans le grand Nord : le 26 juillet.

La direction des impôts vient d'autoriser la vente de tabac dans les stations-service, dont le nombre, entre parenthèses, a augmenté de 400 en 1960.

« Les chauffards criminels tués au cours d'un accident dont ils ont été la cause, n'auront pas droit aux obsèques religieuses » a demandé l'évêque catholique américain de La Fayette, en Louisiane.

Après Clermont-Ferrand, Dijon et Cannes, Mulhouse a désormais sa zone bleue.

UNE NOUVELLE VOITURE DE RÊVE, LA NOUVELLE FERRARI 250 GRANTURISMO

NOUS vous avions annoncé la naissance prochaine de cette merveilleuse voiture. C'est maintenant chose faite, et nous avons même eu le grand plaisir de l'essayer pour vous. Au lendemain de la retentissante victoire du Mans, Ferrari a présenté la nouvelle voiture de grand tourisme quatre places qui sera fabriquée en petite série à partir d'octobre prochain. C'est une magnifique conduite intérieure, luxueusement carrossée par Pi-

nin Farina, dont le moteur est directement dérivé de ceux qui animent les bolides de course : 12 cylindres en V, 5 vitesses, dont la 5^e en overdrive, 2 600 cmc, 1 300 kilos et une consommation ne dépassant pas 16 litres même à grande vitesse. A 7 000 tours, cette voiture fait 240 km à l'heure « chrono ».

Un seul petit ennui : son prix est de... 7 millions d'anciens francs, soit 70 000 NF.



A PARTIR DU N° 40 de PILOTE du 28 JUILLET



vous racontera ses premières aventures interplanétaires

mais vous pouvez dès aujourd'hui participer tous à sa « GRANDE COURSE » dotée de 60 000 NF de prix, en consommant les délicieuses CRÈMES DE GRUYÈRE

ENTREMONT

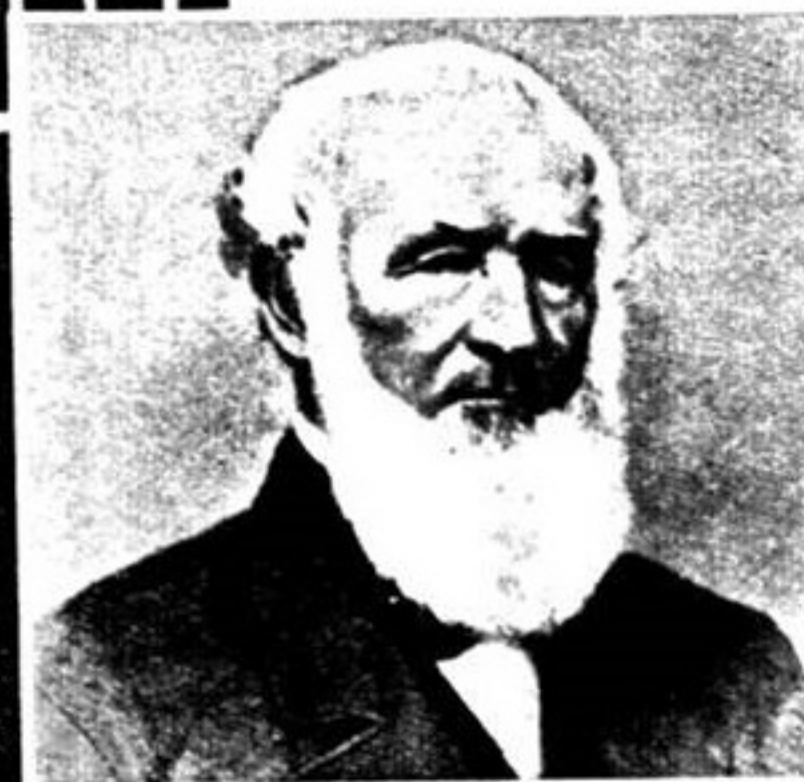
mieux qu'une colle !

L'IMPIDOL

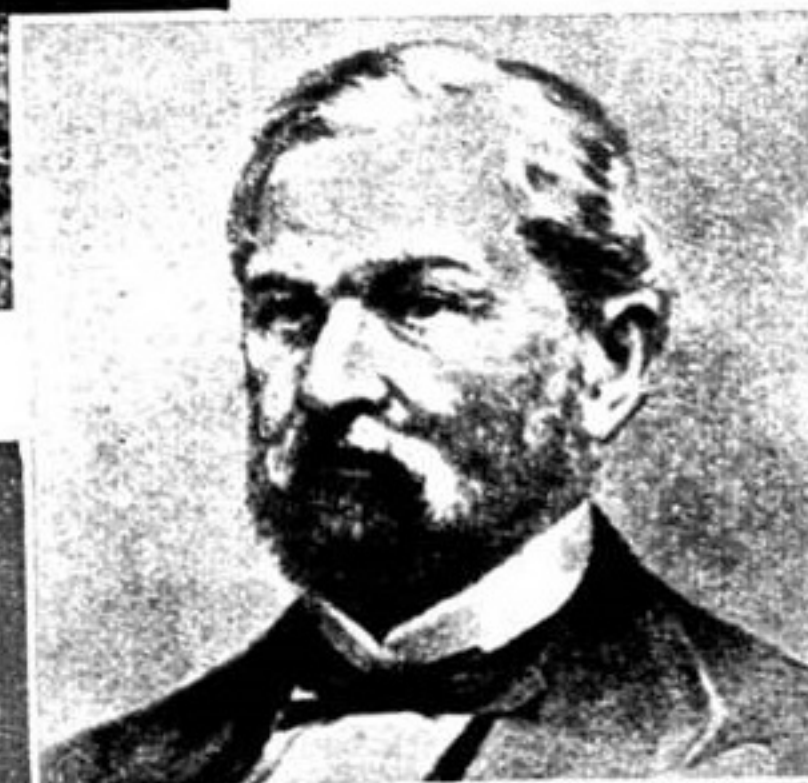
RECOMMANDE POUR HERBIERS

BO TA NI QUE

Vente : Papetiers - Drogueries - Quincailliers - Bazar



Henri WELLS



William F. FARGO

L'HISTOIRE EXTRAORDINAIRE DES DILIGENCES DU FAR WEST

PAR GEORGE FRONVAL

LE gouvernement des Etats-Unis, au début du siècle dernier, se trouva devant un grave problème : celui d'établir les communications à travers l'immense territoire de la jeune République. Il fallait à tout prix maintenir les relations entre l'Est et les pionniers qui allaient porter la civilisation vers l'Ouest, le légendaire Far West. Cela représentait des distances énormes à franchir, à travers des régions sauvages, peuplées de tribus indiennes hostiles et de bandits, des « desperados », dont les exploits sanguinaires avaient fait la célébrité.

Certes, les caravanes de lourds chariots existaient déjà, elles empruntaient les fameuses pistes de Santa Fe ou de l'Oregon. Les côtes californiennes étaient ravitaillées par des navires qui passaient par le cap Horn. Mais tout cela était bien long et fort aléatoire.

Ce fut un émigré français, François-Xavier Aubrey, qui réalisa la première liaison rapide entre Santa Fe et Independence, dans le Missouri. Il fallait habituellement trois semaines pour franchir les 1 300 km qui séparent les deux villes. En 1852, Aubrey couvrit la distance en huit jours, changeant de cheval aux relais établis, galopant sans cesse, ne prenant pas de repos. L'année suivante, Aubrey améliora son record, il couvrit la même distance en cinq jours et demi !

UN SALOON, UN RESTAURANT ET UNE BANQUE

Cet exploit attira l'attention de Henri Wells et de William F. Fargo. Les deux hommes avaient créé une entreprise, la « Wells-Fargo », établissant des banques sur tout le territoire des Etats-Unis. « Dès qu'une ville surgissait du sol, disait-on, les trois premiers édifices construits étaient un saloon, un restaurant, et une banque Wells-Fargo. » Les transferts de l'or confié à la banque étaient assurés par bateau ou confiés aux quelques rares entreprises privées de transports, celle de Ben Holladay, notamment.

Les « records » d'Aubrey donnèrent l'idée à Wells et à Fargo de fonder leur propre compagnie de transports rapides. Bientôt, les diligences Wells-Fargo sillonnèrent les nouvelles routes, hâtivement tracées. Ces diligences, utilisées surtout pour le transport de l'or et des valeurs bancaires, acceptèrent des voyageurs, à raison de six par voiture. Ces voyages étaient de véritables épopées, le confort était relatif, les mauvaises rencontres fréquentes. Les bandits attaquaient les diligences, alléchés par les sommes fabuleuses qu'elles transportaient dans leurs coffres de fer, les Indiens décochaient leurs flèches

sur les téméraires qui traversaient leurs territoires de chasse. Le conducteur, surnommé le « roi de la piste », était vêtu d'un pantalon sombre à petites rayures, d'une chemise claire, d'une longue cravate et d'un veston foncé. Il était chaussé de bottes noires soigneusement astiquées, et coiffé d'un chapeau clair. Le règlement auquel se soumettaient les conducteurs était très strict : défense de boire et de parler pendant les heures de travail. Il est vrai que les « rois de la piste » se ratrapaient une fois arrivés à l'étape ! Le conducteur était toujours flanqué d'un convoyeur. Celui-ci, armé d'une carabine Winchester, était chargé de protéger la diligence contre les attaques. Mais, bien souvent, les diligences tombées dans une embuscade n'arrivaient pas à bon port. Devant l'audace sans cesse croissante des malandrins, la compagnie Wells-Fargo prit une décision héroïque et organisa son propre service de police. Les diligences occupèrent une place importante dans l'histoire du Far West, elles devaient être immortalisées par le livre et le cinéma.

De nouvelles entreprises de transport s'établirent. Il y eut la « Butterfield Overland Mail » qui employa 750 hommes, dont 150 conducteurs, et qui utilisa 100 voitures, avec 2 000 chevaux et 500 mules. Les diligences de cette compagnie, fondée en 1858 par John Butterfield, parcouraient le Missouri, l'Alabama, la Californie et le Texas. L'« Overland Stage Company », appartenant à Ben Holladay, entra en service en 1862. Reliant le Kansas à la Californie, l'« Overland Stage Company » disposait de 150 relais, dont certains offraient le gîte et le couvert aux voyageurs. La société Wells-Fargo acheta cette compagnie en 1866.

Les courageux voyageurs qui empruntaient les diligences payaient fort cher leur passage. Ils avaient droit à 8 kilos de bagages et devaient verser un dollar pour chaque 450 grammes supplémentaires.

William Russell, Alexander Majors et William Bradford Waddell, direc-

teurs d'une des plus importantes compagnies de transport de l'Ouest, décidèrent de créer un service accéléré de transport de dépêches. Ainsi naquit, en 1860, le célèbre « Pony Express ».

LA BIBLE ET LES COLTS

L'idée était simple, il s'agissait de renouveler quotidiennement l'exploit réalisé par le précurseur, François-Xavier Aubrey. Des messagers, changeant de monture aux relais préalablement établis, devaient couvrir dans un temps minimum le maximum de distance. Il fallait des hommes courageux, résistants, excellents cavaliers. La ligne fut inaugurée de 3 avril 1860 entre Saint-Joseph, dans le Missouri et Sacramento, en Californie. A chaque étape, les cavaliers furent chaleureusement encouragés par de nombreux supporters, qui, pour conserver un souvenir de cet événement, arrachèrent des crins à leurs montures.

Les messagers du Pony Express portèrent tout d'abord une chemise rouge et un pantalon bleu. Ils étaient coiffés d'un chapeau couleur « pain brûlé ». Leur tenue fut rapidement transformée. Les cavaliers adoptèrent la veste de cuir à franges et un pantalon ordinaire. Ils étaient tous munis d'une Bible, de deux Colts, d'un poignard, d'une carabine Winchester, et d'une trompe pour avertir les chefs de station de leur arrivée. Peu à peu, cet attirail encombrant fut allégé ; on commença par supprimer la trompe, qui s'entendait de moins loin que le galop des chevaux.

Les dépêches devaient être écrites sur du papier fin et étaient enfermées dans des enveloppes de soie huilée. Des sacoches légères, fabriquées par le sellier le plus expert du Missouri, étaient placées en travers de la selle, de façon à pouvoir être rapidement transférées sur le cheval qui attendait au relais.

Les relais s'échelonnaient sur la piste

dans des lieux souvent déserts, ce qui les mettait à la merci des attaques des Indiens et des desperados. De nombreux relais furent saccagés et brûlés, les chefs de station assassinés.

Pour exercer leur dangereux métier, les cavaliers touchaient un salaire de 120 à 150 dollars par mois. A cette rémunération assez importante, s'ajoutait un énorme prestige. Buffalo Bill, Wild Bill Hickok, Bob Halsam furent des messagers du Pony Express et leurs exploits firent l'admiration de tous les Etats-Unis.

LA FIN D'UNE ÉPOPEE

Le télégraphe essayait de s'étendre vers l'Ouest, on envisageait d'établir une ligne reliant Fort Kearney, dans le Nebraska, à Sacramento, en Californie ; mais les poteaux plantés dans la prairie étaient arrachés par les Indiens. La Compagnie Western Union, subventionnée par le gouvernement, décida d'accélérer les travaux. Une ligne électrique fut mise en service, et le premier Peau-Rouge qui y toucha reçut une telle décharge qu'il décala prestement. En dépit de quelques incidents, le télégraphe fut achevé et, à la fin octobre 1861, la liaison fut faite entre New York et San Francisco. Le premier télégramme expédié était ainsi conçu : « Le Pacifique et l'Atlantique se saluent. »

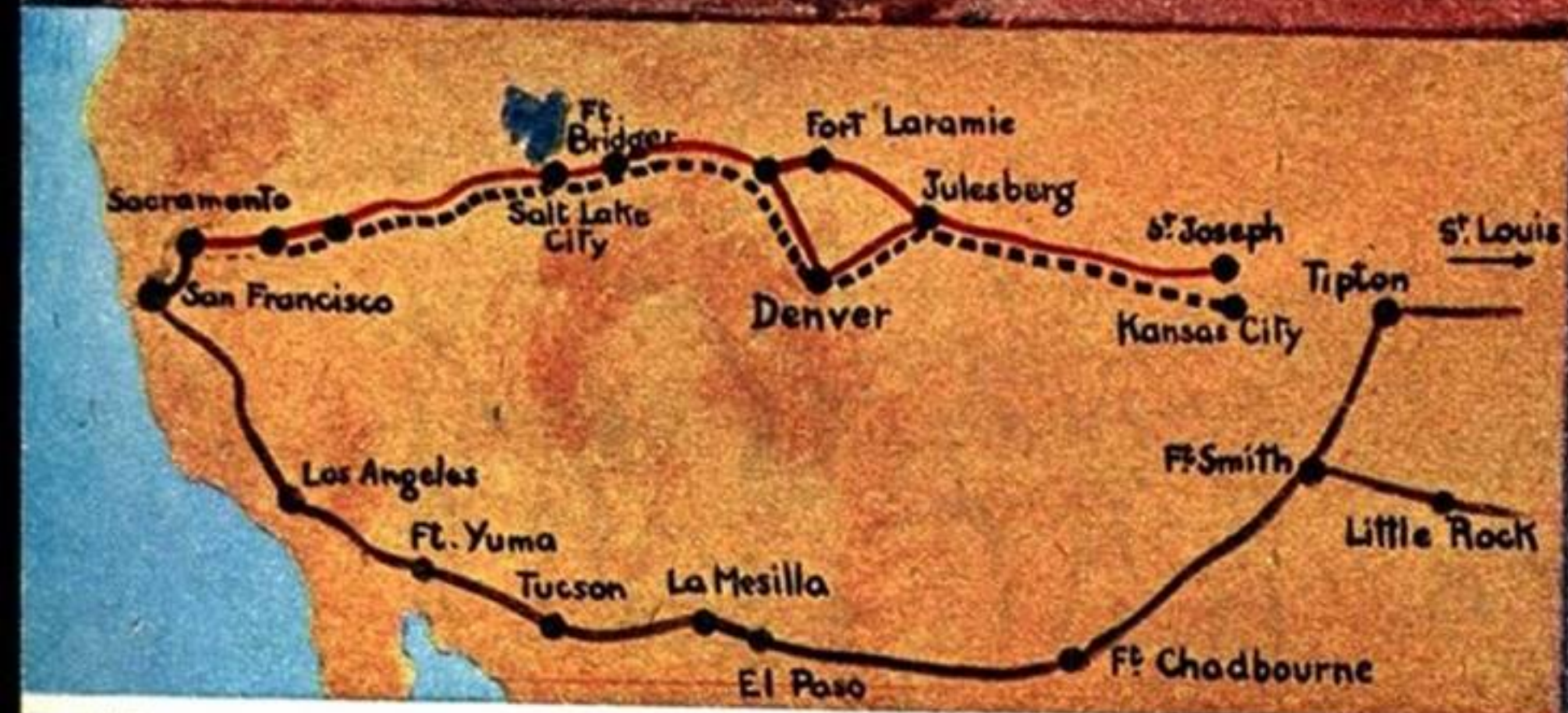
Ces quelques mots sonnaient le glas du Pony Express, désormais inutile. Il fut supprimé un mois plus tard. La mise en service du train transcontinental, peu après, mettait un terme à l'activité des entreprises de transport par diligences.

Ainsi se termina, aux Etats-Unis, la période héroïque des pionniers.

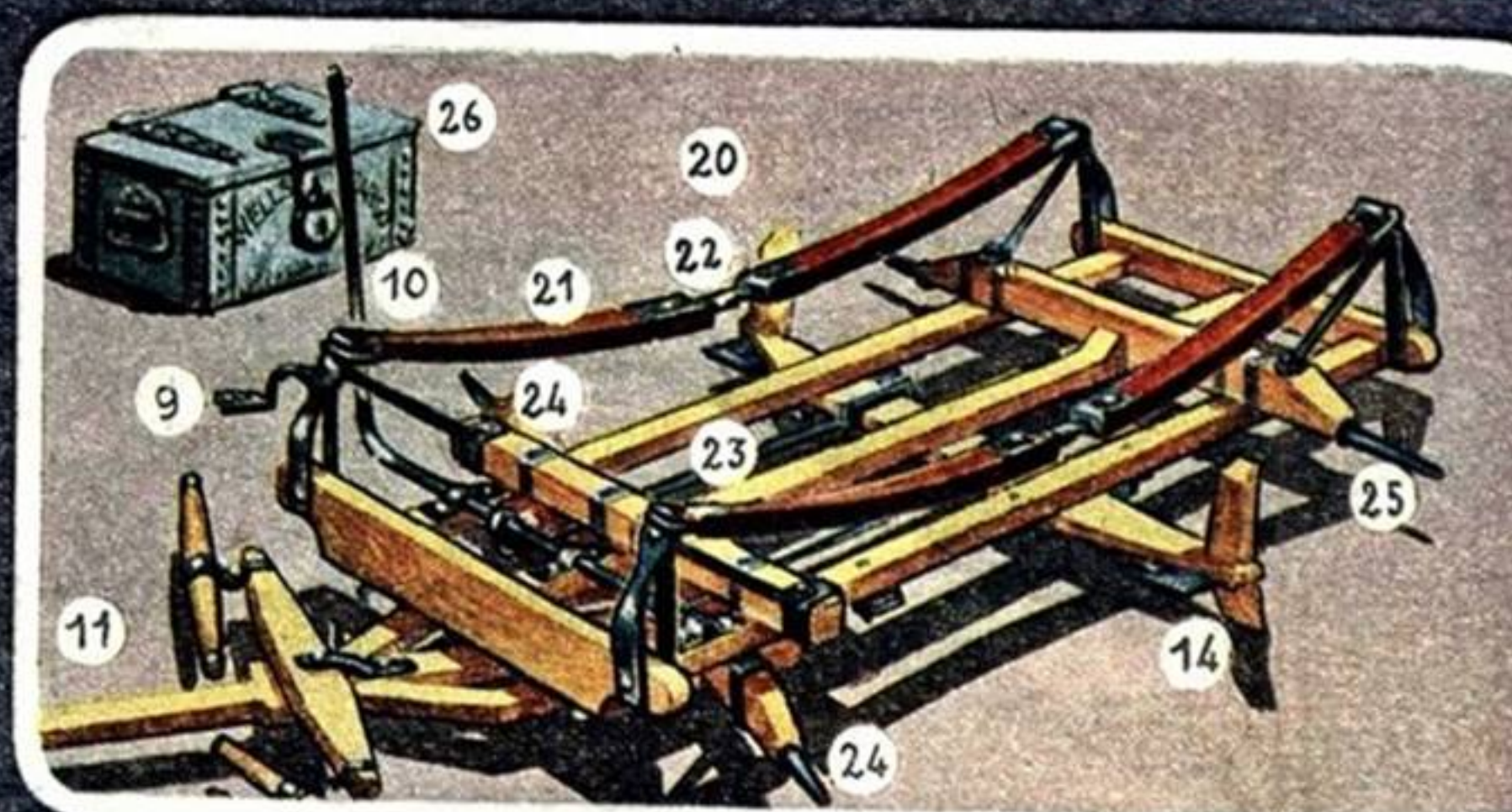
VOIR PAGES SUIVANTES

Une ancienne peinture américaine, montrant un courrier du Pony Express, saluant au passage des ouvriers de la Western Union. Au loin, un groupe d'Indiens, prêt à attaquer.





--- BUTTERFIELD LINES relier Kansas City à Sacramento (Californie), dès 1862.
 — PONY EXPRESS créé en 1860, entre Saint-Joseph (Missouri) et Sacramento (Californie).
 — OVERLAND MAIL assura vers 1866 le service entre Saint-Louis (Missouri) et El Paso (Texas). Fut ensuite prolongé jusqu'à San Francisco.



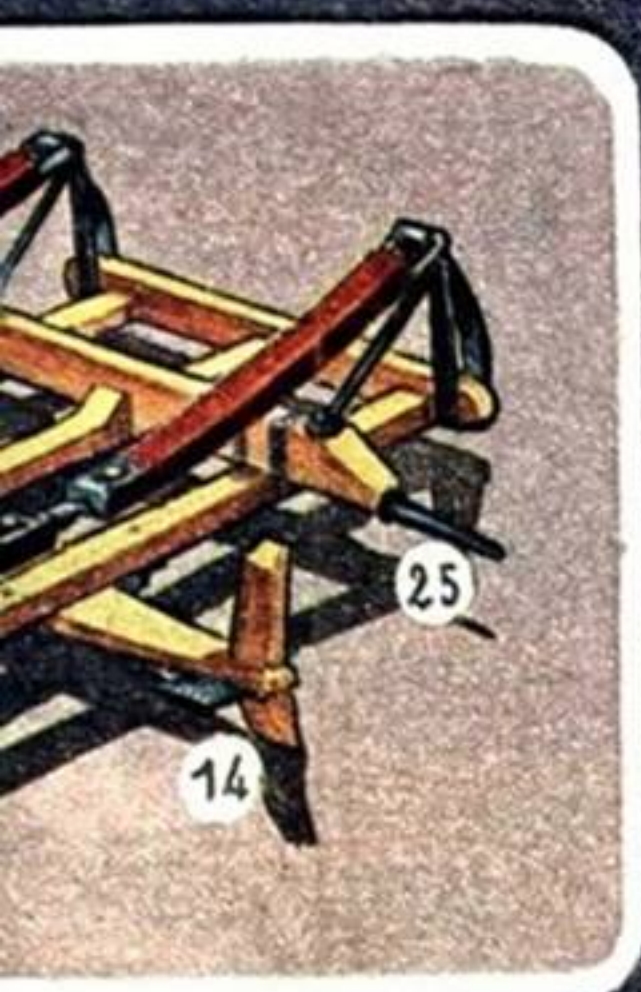
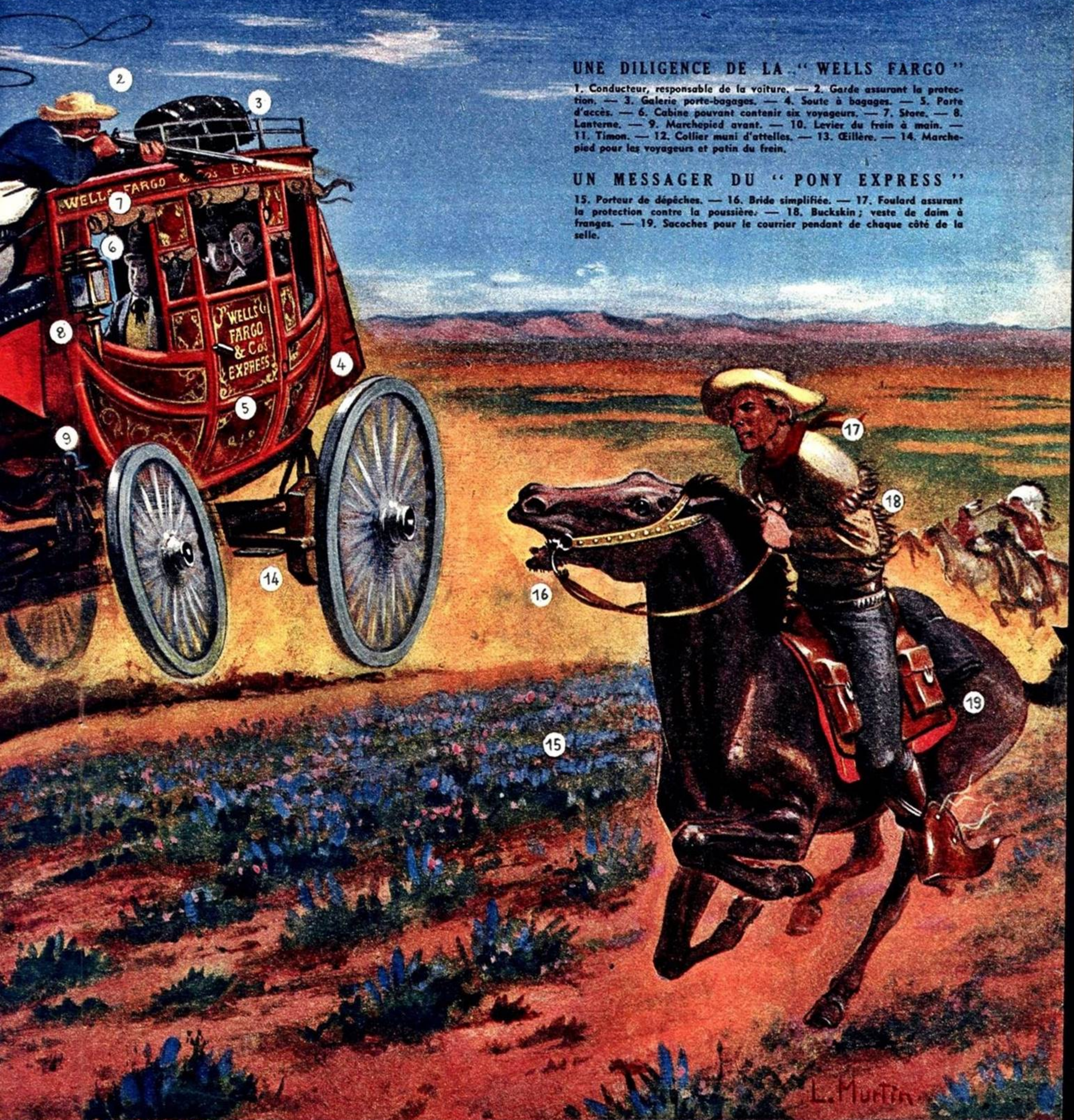
RS COURRIERS VERS L'OUEST

UNE DILIGENCE DE LA "WELLS FARGO"

1. Conducteur, responsable de la voiture. — 2. Garde assurant la protection. — 3. Galerie porte-bagages. — 4. Soute à bagages. — 5. Porte d'accès. — 6. Cabine pouvant contenir six voyageurs. — 7. Store. — 8. Lanterne. — 9. Marchepied avant. — 10. Levier du frein à main. — 11. Timon. — 12. Collier muni d'attelles. — 13. Œillère. — 14. Marchepied pour les voyageurs et patin du frein.

UN MESSENGER DU "PONY EXPRESS"

15. Porteur de dépêches. — 16. Bride simplifiée. — 17. Foulard assurant la protection contre la poussière. — 18. Buckskin; veste de daim à franges. — 19. Sacoques pour le courrier pendant de chaque côté de la selle.



L'ÉQUIPEMENT D'UNE DILIGENCE DE LA "WELLS FARGO"

20. Châssis. — 21. Lanterne de nuit assurant la suspension. — 22. Tendeur des lanières. — 23. Tringlerie du transmission du frein. — 24. Fusée avant. — 25. Fusée arrière. — 26. Coffre blindé et cadavre pour le courrier et les objets de valeur.

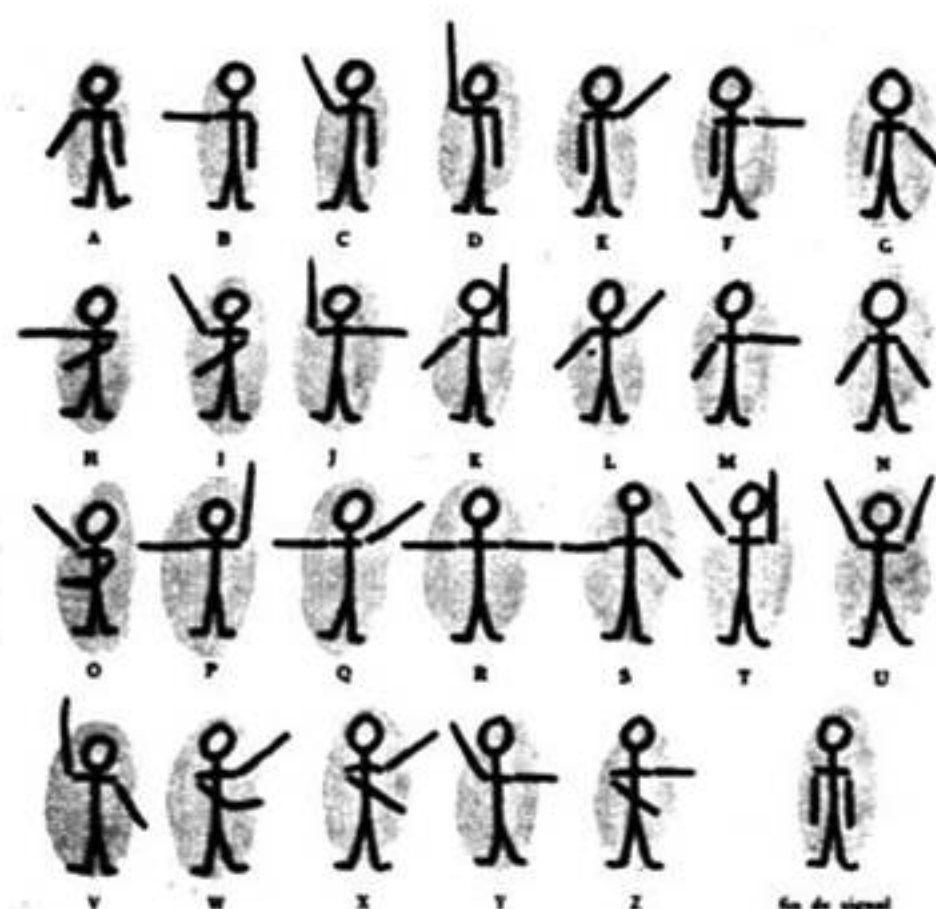
L'ÉQUIPEMENT D'UN MESSENGER DU "PONY EXPRESS"

27. Chapeau à fond plat. — 28. Bible (obligatoire). — 29. Revolver cult. — 30. Couteau à double lame. — 31. Sacoche amovible pouvant recevoir (32) la selle spéciale de la ligne. — 33. Sous-veste. — 34. Siffler en bois recouvert de cuir.



UN ALPHABET A BRAS

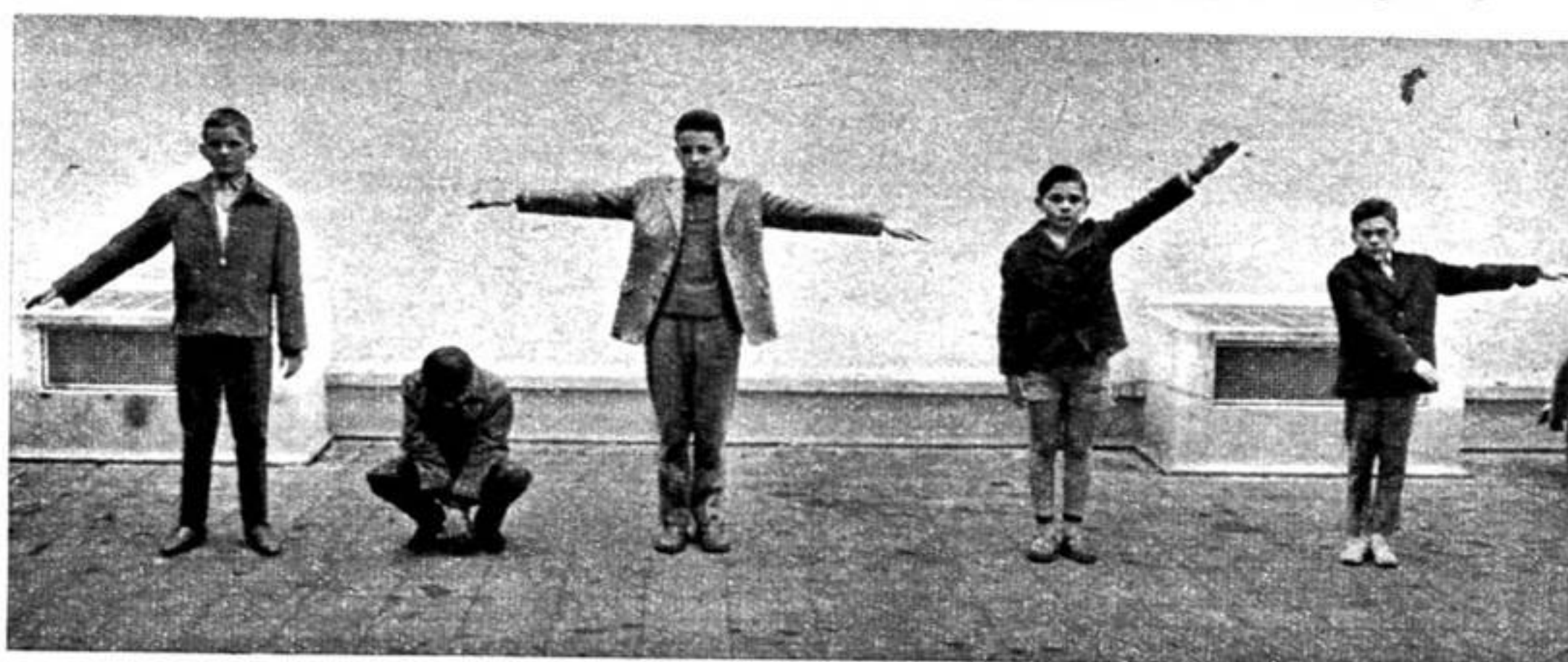
par Renée Pascal



Jean-Claude, Bernard, Hervé, Alain prennent leur rôle au sérieux. Mais qu'arrive-t-il à Jean-Loup ? Le voilà qui refuse de jouer son rôle. Faiblesse passagère, sans doute... Mais quelle lettre devait-il représenter ?

Avez-vous déjà essayé de correspondre, sur la plage ou en plein champ, à l'aide de l'alphabet par signaux à bras que nous vous proposons depuis le n° 36 ? N'oubliez pas que dans chaque numéro, pendant dix semaines, « Pilote » publie une photo sur laquelle

quatre ou cinq de nos amis figurent l'un des mots d'un message secret. Ce message, correctement déchiffré, vaudra aux dix premiers qui nous l'auront envoyé, un abonnement de trois mois à « Pilote ». Aujourd'hui, quatrième mot du message !



NOTRE CONCOURS PHOTOS-VACANCES

Voici les lauréats d'aujourd'hui

Cliché n° 1.

1^{re} catégorie : photo-reportage.
André Rosenstiehl, 16, rue Vendenheim, Schiltigheim (Bas-Rhin), nous envoie cette photo de Jean Sumy, le célèbre parachutiste et acrobate, ramassant un casque sur la route, et pour faire cela... il roule sur deux roues !

Cliché n° 2.

2^e catégorie : photo de nature.
C'est en artiste consommé, que Patrice

Darces, 33, rue des Oubettes à Sens dans l'Yonne, a réalisé ces jeux d'ombre et de lumière sur le lac d'Annecy.

Cliché n° 3.

3^e catégorie : photo drôle.
Jacques Gillet à Neuville-les-Dames dans l'Ain a découvert une vache qui sait lire. On jurerait que c'est vrai.

Pour ces trois lauréats, un abonnement d'un an à « Pilote ». Maintenant, à vous de faire mieux encore !



MARCEL FORT : Le relais brouette

PUISQU'IL n'est plus question pour vous, jeunes amis, de devoirs à préparer ou de leçons à apprendre, pensons maintenant aux sports.

Notre jeu d'aujourd'hui exige en effet des muscles solides. C'est une compétition à l'américaine, un peu comme les six jours cyclistes. Elle se pratique par équipe de deux.

Vous savez tous faire la brouette avec un camarade. Vous vous allongez sur le sol, votre camarade vous tient les jambes et vous avancez grâce à vos mains avec la force de vos bras.

Tout ceci est très simple lorsque vous êtes tout seul avec votre camarade. Mais le jeu se complique lorsque vous organisez une compétition.

Voilà ce que je vous propose : la course se déroule sur un grand espace. Si vous êtes à la mer, la plage est idéale (on a moins mal aux mains sur le sable). Si vous êtes à la campagne, choisissez une prairie de préférence, toujours pour épargner vos mains.

Ceci dit, vous constituez des équipes de deux coureurs qui constituent chacune une brouette.

Au départ, les brouettes (c'est-à-dire les équipes), s'alignent côte à côte. Vous désignerez auparavant un arbitre qui donnera le signal du départ.

Dès le signal de l'arbitre, les brouettes démarrent. Mais attention ! Après quelques secondes de course, le meneur de jeu siffle. C'est le moment choisi pour interchanger les équipes. La brouette devient conducteur et le conducteur brouette. Il faut ensuite repartir aussi vite que possible avec ce nouvel attelage.

Pour un parcours de 100 m, par exemple, l'arbitre peut donner dix coups de sifflet, ce qui représente dix changements. L'équipe qui gagnera est celle qui franchira la ligne d'arrivée la première après avoir effectué correctement les relais.

Si vous avez du souffle et de bons biceps, vous êtes presque sûrs de pouvoir gagner.

Salut ! et... attellez-vous bien !
Marcel FORT.



LES SELF-JEUX de Jean ★ Michel

Facile à réaliser, pas commode à jouer au début, mais après du tonnerre ! Je me suis procuré un manche en bois de 60 cm sur lequel j'ai cloué en trois points (A) (B) (C) ma raquette en carton (trois épaisseurs contrecollées).

Avant de clouer cette raquette, j'ai collé de chaque côté, du papier gommé rouge (en vente en pochettes pour découpages) pour donner un bel aspect.

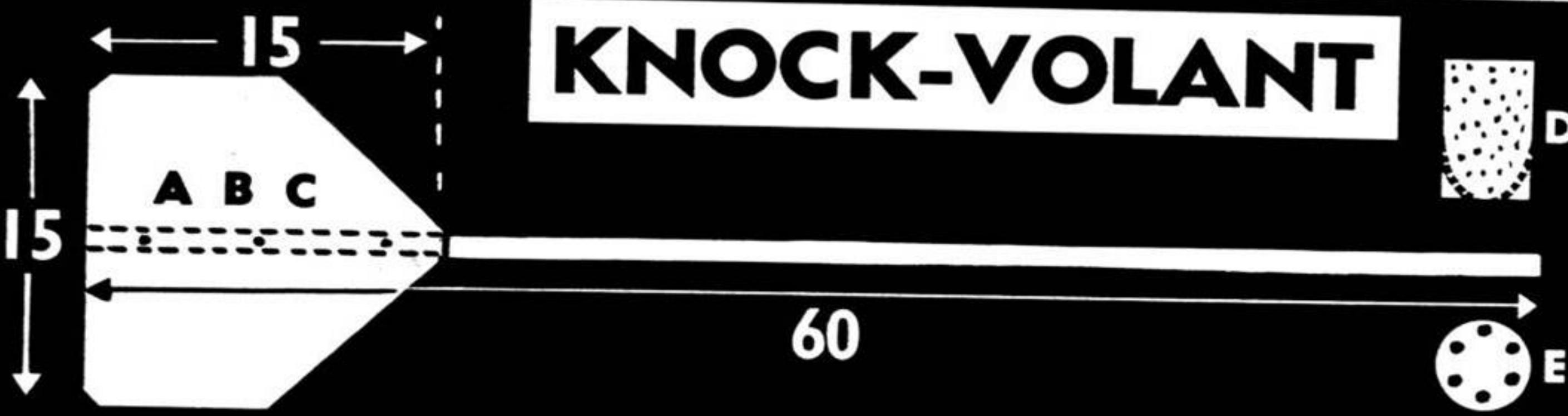
J'ai ensuite entortillé des bandes de ce papier sur le manche. Quant au volant, j'ai entaillé un bouchon (D) avec mon canif et du papier de verre, puis, j'ai fait six trous (E) avec un poinçon pour enfoncer et coller six belles plumes de poulet. Vous voyez comme c'est simple et l'on peut jouer seul ou à deux, comme au tennis.

Jean-Michel.



JEAN ★ MARIE
FAURE
vous présente

KNOCK-VOLANT



PIERRE BELLEMARE

L'auriez-vous cru, l'inspecteur Robillard est un passionné du sport automobile ! C'est pourquoi vous le



Au parking de l'autodrome, Robillard rencontre deux vieilles connaissances, le fameux couple Eustache, spécialistes du vol par effraction.



La course automobile terminée, Robillard prend congé très amicalement du couple Eustache et se rend à son bureau, où une surprise l'attend.

JEAN-PAUL ROULAND : Où sont les photos jumelles ?

Regardez bien ces 6 photos toutes semblables, apparemment. Si vous les observez bien, vous verrez que des détails les différencient presque toutes, sauf deux qui sont exactement jumelles. Lesquelles ? (Voyez la solution en page 31.)



RENDEZ-VOUS SUR 1 293 MÈTRES

ZOO-CROQUIS

Né d'une pierre, IL vit sous une pierre et s'y creusera un tombeau.

Je LE visite fréquemment, et chaque fois que je lève sa pierre, j'ai peur de LE retrouver et peur qu'IL n'y soit plus.

IL y est.
Caché dans ce gîte sec, propre, étroit, bien à LUI, IL l'occupe pleinement, gonflé comme une bourse d'avare.

Qu'une pluie LE fasse sortir, IL vient au-devant de moi. Quelques sauts lourds, et IL s'arrête sur ses cuisses et me regarde de ses yeux rouges.

Hier, j'ai manqué de tact. IL fermentait et suintait, toutes ses verres crevées.

— Mon pauvre ami, LUI dis-je, je ne veux pas TE faire de peine, mais, Dieu ! que TU es laid !

IL ouvrit sa bouche puérile et sans dents, à l'haleine chaude, et me ré-

pondit avec un léger accent anglais : — Et toi ?

Tel est le portrait de cet animal peu ragoûtant dont nous parle Jules Renard.

Vous avez trouvé son nom comme devront le trouver aujourd'hui les auditeurs de Radio-Luxembourg qui seront à l'écoute, de 13 h 40 à 13 h 50, de la rubrique de Jean-Paul, « Les jeunes amis des animaux », diffusée au cours du magazine du jeudi après-midi « Champion ».

Cette même rubrique étant diffusée par Radio-Monte-Carlo, dimanche prochain à 13 h 30.

Si vous avez trouvé le nom de cet animal, dessinez-le en couleurs et envoyez-nous votre dessin.

Chaque semaine, de magnifiques boîtes Caran d'Ache (Prisma et Neocolor) récompenseront les vingt meilleurs envois sélectionnés par un jury constitué par les dessinateurs de « Pilote ».

La semaine dernière, le nom à deviner était : la povie.

Un "Mot de passe" à la frontière

Aujourd'hui notre « mot de passe » est le nom d'un monsieur traditionnellement soupçonneux et indiscret.

Pour le deviner, écoutez François Dorin, Jacques Bénétin et René Marc, dimanche prochain à 10 heures sur les ondes de Radio-Luxembourg et à 11 h 10 sur celles de Radio-Monte-Carlo.

Si vous faites partie des candidats interviewés par Jacques Bénétin et si vous trouvez le « mot de passe » vous pouvez gagner les 500 NF offerts par les biscottes Prior.

Dimanche dernier vous avez sûrement tous deviné que le « mot de passe » était Molière.

LES MOTS CROISÉS de "PILOTE"

La bête du Gévaudan

HORIZONTALEMENT

1. Grande province française dont faisait partie le Gévaudan. — II. Charge que l'on n'aurait pu, étymologiquement parlant, placer sur le dos de la Bête du Gévaudan. — Elle est fabriquée par les abeilles. — III. Dès que l'on parlait de la Bête du Gévaudan, les habitants de cette contrée le devaient. — IV. Démon. — V. Ce qu'a semé la Bête depuis sa première apparition en 1765 jusqu'à sa mort en 1787 dans tous les villages du Gévaudan. — VI. Deux lettres de l'année. — Certains, qui l'avaient vu, affirmaient que tel était le pelage de la Bête. — VII. Agréable à la vue. — VIII. Deux lettres de l'année. — IX. Préposition qui signifie « à travers ».

VERTICALEMENT

1. Outre les forêts, elles composaient la majeure partie du paysage du Gévaudan à l'époque où sévissait la Bête. — 2. Bien que ce quadrupède ait mauvais caractère, jamais personne ne l'identifia avec la Bête du Gévaudan. — 3. État fébrile dans lequel vivaient tous les habitants du Gévaudan à l'époque où la Bête sévissait. — 4. C'était pourtant une province où l'on aurait dû vivre sans histoires. — 5. Tous ceux qui avaient vu ou cru voir la Bête qualifiaient ainsi son mufle. — 6. Deux fois cinq. — Très certainement avant d'apparaître dans le Gévaudan, la Bête, bien longtemps auparavant, naviguait en sa compagnie. — 7. Confection. — Deux lettres de l'année. — 8. Démonstratif. — A quoi était condamnée la Bête du Gévaudan dans les landes et forêts du pays, dès que l'on commençait à la pourchasser.

(Solution page 31)

l'alibi des Eustache

voyez aujourd'hui dans les tribunes de l'autodrome. Mais on y fait parfois de mauvaises rencontres...



Tandis que la course automobile se déroule devant le public, Eustache s'écroule et va cambrer un pavillon situé près de l'autodrome.



A peine arrivé au commissariat, Robillard apprend qu'un vol a été commis dans un pavillon à quelques kilomètres de l'autodrome.



Pas d'accord inspecteur Robillard. Nous savons à quoi nous en tenir quant à l'intégrité de vos amis Eustache ! Et un détail aurait dû attirer votre attention, détail qui confirme la culpabilité du couple.

Page 31 vous saurez de quoi il s'agit.



5 heures du matin, La Grandeur (à gauche), nommé ainsi à cause de sa petite taille, commence sa longue journée, qui ne se terminera qu'à 20 h.

COMMENT VIT LA "GRANDEUR"

(le plus petit lad de Chantilly)

AVEC SON CHEVAL "TRISTESSE"

HUIT cent mille Français jouent, en moyenne, un milliard d'anciens francs chaque dimanche sur les champs de courses. C'est beaucoup, c'est même trop. Tous ces joueurs essaient de prendre le minimum de risques en misant leur argent sur les chevaux provenant des écuries possédant les meilleurs entraîneurs.

C'est à Chantilly, dans la célèbre écurie de l'Aga Khan, que M. Alec Head, l'entraîneur, nous présente Gilles Rovier, dit « La Grandeur », le plus jeune et le plus petit des lads.

— La Grandeur est un champion, nous dit M. Head. Un jour, il sera célèbre comme jockey, il mènera des chevaux à la victoire.

« La Grandeur » a 14 ans, il mesure 1,36 m et pèse 36 kilos. Nous l'avons interrogé sur son métier hors série, qui consiste à exercer et à soigner les chevaux sous les ordres de l'entraîneur.

Un dramatique accident est à la base de la carrière de Gilles Rovier. Il y a six mois, son frère avait le bras gauche arraché par une machine. Courageusement, Gilles prit une décision. Il alla voir son frère à l'hôpital et lui tint ce langage :

— Il faut profiter de ma petite taille. On réclame des lads à Chantilly. Je vais me présenter. Tu n'auras plus à me nourrir, et si tout marche bien, dans quelques années, je deviendrai un jockey célèbre.

Une semaine plus tard, Gilles entra comme apprenti lad à l'écurie du prince Ali Khan. Depuis, Gilles a appris à monter et on lui a confié une jument noire de deux ans, nommée « Tristesse ».



La Grandeur s'occupe de la toilette de son excellente amie, la belle jument noire « Tristesse ».

Les débuts du lad furent durs, il fit plusieurs chutes assez graves. Mais maintenant, Gilles est lié d'amitié et d'affection avec « Tristesse », et tout le monde est d'accord : Gilles a l'étoffe d'un grand jockey.

La journée du lad est longue. Levé à 5 heures, Gilles va dans le box de « Tristesse », lui donne de l'avoine, refait sa litière, lui met sa selle. Ensuite, par n'importe quel temps, Gilles fera trotter ou galoper la jument, suivant les ordres de l'entraîneur. Dans l'après-midi, nouveaux soins à apporter à « Tristesse », enfin, à 20 heures, dîner. Alors seulement, « La Grandeur » pourra aller se coucher et rêver à de futures victoires. Bientôt, sous la casaque vert et rouge de l'Aga Khan, ce sera peut-être la gloire...

Gilles Rovier nous quitte. « Tristesse » doit reprendre son entraînement.

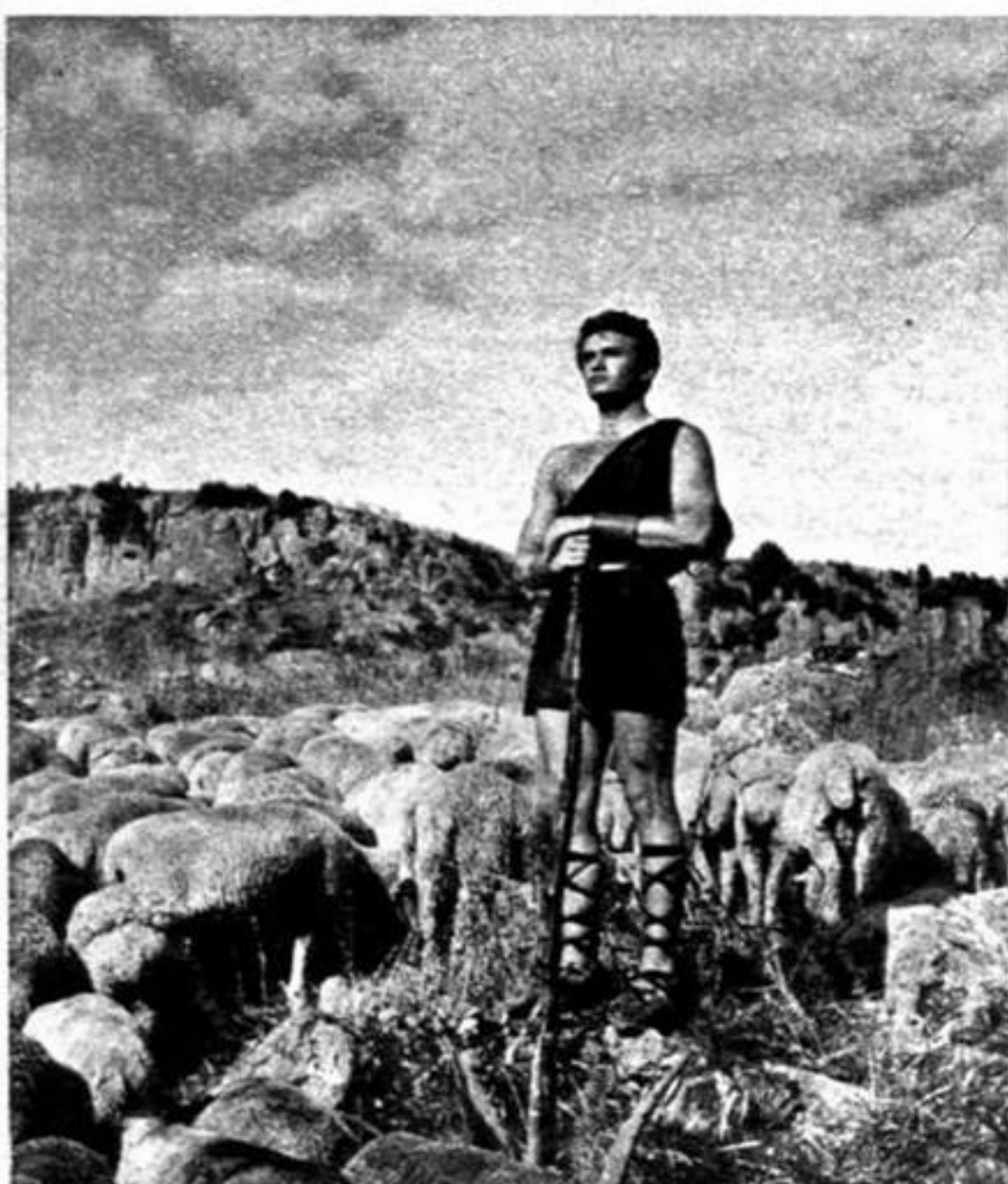


EN EXCLUSIVITÉ
une avant-première
"PILOTE"

UN WESTERN TIRÉ DU "LIVRE DES ROIS"

DAVID ET GOLIATH

L'extraordinaire aventure de David, le jeune berger de Bethléem qui tua le géant Goliath d'un coup de fronde, a inspiré à Richard Pottier un film, plus mouvementé que le meilleur des « westerns ». Ivo Payer (David), Orson Welles (Saül), Pierre Cressoy, Massimo Serato, Eleonore Rossi Drago et Giulia Rubini, sont les interprètes principaux de ce scénario qui relate les exploits de l'enfant prodige d'Israël, tels qu'ils sont contés, au chapitre XVI, du « Livre des Rois » dans la Bible. Ce film sortira dans quelques semaines sur les écrans français.



Saül régnait sur Israël et n'était plus qu'un homme pervers, habité par la folie. Le Seigneur fit entendre sa voix au prophète Samuel qui se rendit à Bethléem pour annoncer au berger David, huitième fils d'Israël, qu'il serait roi.



Forçant les portes du palais de Jérusalem, Samuel prophétisa à Saül que son règne touchait à sa fin et que David, envoyé de Jéovah, lui succéderait sur le trône. Très sagement, Saül invita David à sa cour, se lia d'amitié avec son successeur et fit de ce jeune garçon de seize ans, son écuyer et son conseiller politique. Le peuple juif était constamment menacé par les incursions meurtrières des Philistins.

David conseille à Saül de temporiser. Mais les Philistins redoublèrent d'arrogance. Ils ne cessèrent de provoquer Israël en créant, sous les plus fallacieux prétextes, de malencontreux incidents de frontières. Ils découvrirent un géant nommé Goliath. Ce colosse, doué d'une force herculéenne, ayant brandi, seul, une hache de pierre que dix hommes n'auraient pu soulever, fut nommé, pour cet exploit, général des troupes philistines.



Jonathan réunit ses cavaliers dans le désert pour les inciter à prendre les armes contre les Philistins. En dépit des conseils de prudence que lui donnèrent ses aides de camp, Jonathan décida de porter le fer sur le territoire de ses adversaires.

Armé uniquement d'une misérable fronde, David défia, en combat singulier, le géant Goliath. Ayant demandé à Dieu de lui prêter courage, il terrassa le colosse.



David revint à Israël. Le spectacle qui s'offrit à ses yeux l'emplit de colère. Tout n'était en effet que corruption et veulerie. Saül, résigné, était prêt à accepter la défaite et son peuple, n'aspirant qu'à profiter d'une douceur de vivre trompeuse, refusa d'engager le combat avec l'ennemi héréditaire. David se lia d'amitié avec Jonathan, fils de Saül.



Démoralisés par cette première défaite, les Philistins engagèrent, néanmoins, le combat. A la tête de ses cavaliers, David remporta une indiscutable victoire.

Israël était victorieux. Jonathan rassembla ses troupes qui firent une entrée spectaculaire à Jérusalem, précédées par David. Celui-ci remit à Saül l'épée de Goliath, symbole de la défaite philistine. Le vieux roi reconnaissant, nomma aussitôt David commandant en chef de son armée, mais le jeune homme ne songea qu'à pacifier un pays qui avait été dévasté par les horreurs de la guerre.



Jérusalem connut une ère de paix que troubla, seulement, Abner, le conseiller politique de Saül, jaloux du prestige acquis par David. Les intrigues de ce ministre, allié aux Philistins, se soldèrent par un assassinat. Saül, prêt à céder son trône à David, tua Abner d'une flèche, alors que celui-ci se disposait à faire massacrer, en plein palais, le berger à qui Dieu avait remis les destinées de son peuple.



nicolas

ON PART EN VACANCES !

TOUS les ans, c'est-à-dire le dernier et, l'autre, parce qu'avant c'est trop vieux et je ne me rappelle pas. papa et maman se disputent beaucoup pour savoir où aller en vacances et puis maman se met à pleurer et elle dit qu'elle va aller chez sa maman, et moi je pleure aussi parce que j'aime bien mémé, mais chez elle il n'y a pas de plage et à la fin on va où veut maman et ce n'est pas chez mémé.



Hier, après le dîner, papa nous a regardés, l'air fâché et il a dit : « Ecoutez-moi bien. Cette année je ne veux pas de discussions, c'est moi qui décide ! Nous irons dans le Midi. J'ai l'adresse d'une villa à louer à Plage-les-Pins. Trois pièces, eau courante, électricité. Je ne veux rien savoir pour aller à l'hôtel et manger de la nourriture minable. » « Eh bien, mon chéri, a dit maman, ça me paraît une très bonne idée. » « Chic ! » j'ai dit et je me suis mis à courir autour de la table parce que quand on est content c'est dur de rester assis. Papa, il a ouvert de grands yeux, comme il fait quand il est étonné, et il a dit : « Ah ! Bon. »

Pendant que maman débarrassait la table, papa est allé chercher son masque de pêche sous-marine dans le placard. « Tu vas voir Nicolas, m'a dit papa, nous allons faire des parties de pêche terribles, tous

les deux. » Moi, ça m'a fait un peu peur, parce que je ne sais pas encore très bien nager, si on me met bien sur l'eau je fais la planche, mais papa m'a dit de ne pas m'inquiéter, qu'il allait m'apprendre à nager et qu'il avait été champion inter-régional de nage libre quand il était plus jeune et qu'il pourrait encore battre des records s'il avait le temps de s'entraîner.

« Papa va m'apprendre à faire de la pêche sous-marine ! » j'ai dit à maman quand elle est revenue de la cuisine. « C'est très bien mon chéri, m'a répondu maman, bien qu'en Méditerranée il paraît qu'il n'y a plus beaucoup de poissons. Il y a trop de pêcheurs. »

« C'est pas vrai ! » a dit papa, mais maman lui a demandé de ne pas la contredire devant le petit et que si elle disait ça, c'est parce qu'elle l'avait lu dans un journal, et puis elle s'est mise à son tricot, un tricot qu'elle a commencé à faire des tas de jours. « Mais alors, j'ai dit à papa, on va avoir l'air de deux guignols sous l'eau, s'il n'y a pas de poissons ! » Papa est allé remettre le masque dans le placard sans rien dire. Moi, j'étais pas tellement content, c'est vrai, chaque fois qu'on va à la pêche avec papa c'est la même chose, on ne ramène rien. Papa est revenu et puis il a pris son journal. « Et alors, j'ai dit, des poissons pour la pêche sous-marine, il y en a où ? » « Demande à ta mère, m'a répondu papa, c'est une experte. » « Il y en a dans l'Atlantique mon chéri », m'a dit maman. Moi j'ai demandé si l'Atlantique c'était loin de là où nous allions, mais papa m'a dit que si j'étudiais un peu mieux à l'école je ne poserais pas de questions comme ça et ce n'est pas très juste, parce qu'à l'école on n'a pas de classes de pêche sous-marine, mais je n'ai rien dit, j'ai vu que papa n'avait pas trop envie de parler.

« Il faudra faire la liste des choses à emporter », a dit maman. « Ah ! non, a crié papa. Cette année nous n'allons pas partir déguisés en camion de déménagement. Des slips de bain, des shorts, des vêtements simples, quelques lainages... » « Et puis des casseroles, la cafetière électrique, la couverture rouge et un peu de vaisselle », a dit maman. Papa, il s'est levé d'un coup, tout fâché, il a ouvert la bouche, mais il n'a pas pu parler parce que maman l'a fait à sa place. « Tu sais bien, a dit maman, ce que nous ont raconté les Blédurt quand ils ont loué une villa l'année dernière. Pour toute vaisselle il y avait trois assiettes ébréchées et à la cuisine deux petites casseroles dont une avait



un trou au fond. Ils ont dû acheter sur place, à prix d'or, ce dont ils avaient besoin. » « Blédurt ne sait pas se débrouiller », a dit papa, et il s'est rassisi. « Possible, a dit maman, mais si tu veux une soupe au poisson, je ne peux pas la faire dans une casserole trouée, même si on arrive à se procurer du poisson. »

Alors moi je me suis mis à pleurer, parce que c'est vrai ça, c'est pas drôle d'aller à une mer où il n'y a pas de poissons, alors que pas loin il y a les Atlantiques où c'en est plein. Maman a laissé son tricot, elle m'a pris dans ses bras et elle m'a dit qu'il ne fallait pas être triste à cause des vilains poissons et que je serais bien content tous les matins quand je verrais la mer de la fenêtre de ma jolie chambre. « C'est-à-dire, a expliqué papa, que la mer on ne la voit pas de la villa. Mais elle n'est pas très loin, à deux kilomètres. C'est la dernière villa qui restait à louer à Plage-les-Pins. » « Mais bien sûr, mon chéri », a dit maman. Et puis elle m'a embrassé et je suis allé jouer sur le tapis avec les deux billes que j'ai gagnées à Eudes, à l'école.

« Et la plage, c'est des galets ? » a demandé maman. « Non, madame ! Pas du tout ! a crié papa tout content. C'est une plage de sable ! De sable très fin ! On ne trouve pas un seul galet sur cette plage ! » « Tant mieux, a dit maman, comme ça Nicolas ne passera pas son temps à faire ricocher des galets sur l'eau. Depuis que tu lui a appris à faire ça, c'est une véritable passion chez lui. » Et moi j'ai recommencé à pleurer, parce que c'est vrai que c'est chouette de faire ricocher des galets sur l'eau, j'arrive à les faire sauter jusqu'à quatre fois et ce n'est pas juste à la fin d'aller dans cette vieille villa avec des casseroles trouées, loin de la mer, là où il n'y a ni galets ni poissons. « Je vais chez mémé ! » j'ai crié et j'ai donné un coup de pied à une des billes d'Eudes.

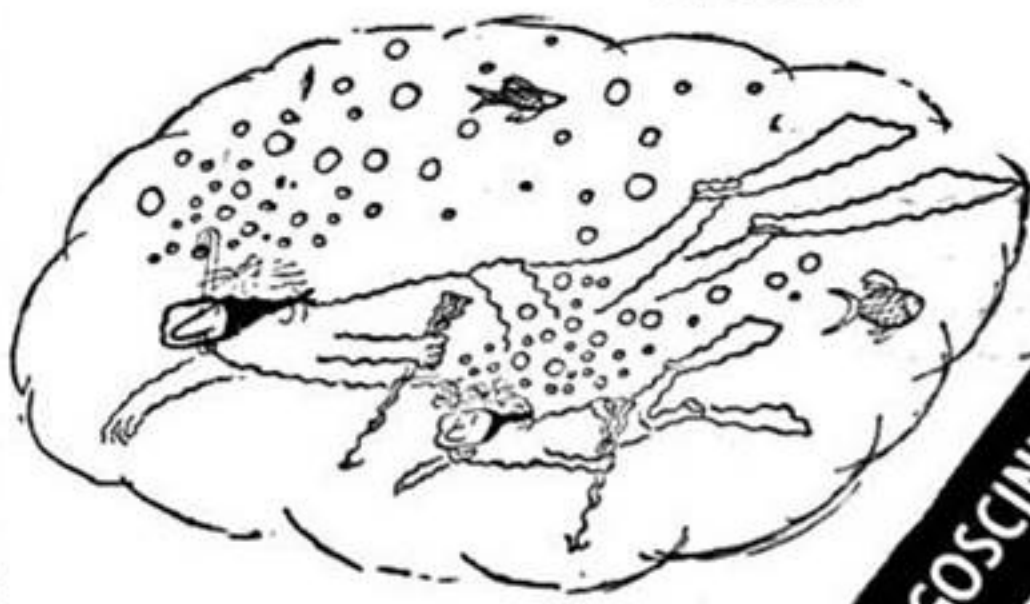
Maman m'a pris de nouveau dans ses bras et elle m'a dit de ne pas pleurer, que papa était celui qui avait le plus besoin de vacances dans la famille et que même si c'était moche là où il voulait aller, il fallait y aller en faisant semblant d'être

contents. « Mais, mais, mais... », a dit papa. « Moi je veux faire des ricochets ! » j'ai crié. « Tu en feras peut-être l'année prochaine, m'a dit maman, si papa décide de nous emmener à Bain-les-Mers. » « Où ça ? » a demandé papa, qui est resté avec la bouche ouverte. « A Bains-les-Mers, a dit maman, en Bretagne, là où il y a l'Atlantique, beaucoup de poissons et un gentil petit hôtel qui donne sur

une plage de sable et de galets. » « Moi je veux aller à Bains-les-Mers ! J'ai crié. Moi je veux aller à Bains-les-Mers ! » « Mais, mon chéri, a dit maman, il faut être raisonnable, c'est papa qui décide. » Papa s'est passé la main sur la figure, il a poussé un gros soupir, et il a dit : « Bon, ça va, j'ai compris. Il s'appelle comment ton hôtel ? » « Beau Rivage, mon chéri », a dit maman. Papa a dit que bon, il allait écrire pour voir s'il restait encore des chambres. « Ce n'est pas la peine, mon chéri, a dit maman, c'est déjà fait. Nous avons la chambre 29, face à la mer, avec salle de bains. »

Et maman a demandé à papa de ne pas bouger parce qu'elle voulait voir si la longueur du pull-over qu'elle tricottait était bien. Il paraît que les nuits en Bretagne sont un peu fraîches.

NICOLAS.



par SEMPÉ et GOSCINNY

soyez modernes

Goûtez les Goûters



PRIOR



secs ou trempés
ils sont
succulents
savoureux
nourissants
au petit déjeuner
au dessert
à l'école
au stade

PRIOR

Dans chaque paquet se trouvent les témoins du
Concours Collection PRIOR
doté de 25.000.000 de francs dont 11 voitures



LA TOUCHE : détente et coordination

François Moncla, après avoir expliqué tout d'abord les grandes lignes du jeu de rugby, vous a enseigné la technique individuelle, la tenue du ballon, sa réception, la passe, les coups de pied, le placage et l'art d'éviter le placage. Aujourd'hui, avec la touche, il aborde la technique collective.

NOUS avons vu que, lorsque le ballon sortait du terrain, on jouait une touche, c'est-à-dire qu'un joueur du camp qui n'a pas fait sortir le ballon du terrain, se plaçait à l'endroit où le juge de touche indiquait que le ballon était sorti et l'envoyait, bien perpendiculairement à la ligne de touche, entre les deux camps. Cette remise en jeu est importante car elle permet de conquérir la balle. Dans la remise en jeu, il faut distinguer deux choses :

- 1° Comment remettre le ballon en jeu.
- 2° Comment le recevoir.

Le joueur qui fait cette remise en jeu, généralement l'ailier du côté où le ballon est sorti, parfois le demi de mêlée, doit soigner particulièrement son lancer de balle car, si la remise n'est pas droite, l'arbitre accordera, au choix, une mêlée ou une touche avec remise en jeu pour l'adversaire. Ce joueur qui fait la remise en jeu ne doit pas non plus la faire à l'aveuglette ; il faut que ses camarades, les avants qui vont s'aligner devant lui, côte à côte avec les adversaires, lui indiquent s'il doit lancer la balle à faible distance (touche courte), à moyenne distance (touche mi-longue) ou loin (touche lon-

gue). Suivant la demande, il utilisera deux techniques.

FAIRE DES TOUCHES DROITES

1° Touche courte ou mi-longue : le joueur se placera hors du terrain, les jambes écartées, il se tiendra face aux joueurs alignés, tenant sa balle à deux mains, comme pour faire une passe arrêtée. Le joueur fléchira les jambes, amènera le ballon à hauteur des genoux, les bras relâchés et, sans jamais cesser de viser le point où il veut envoyer le ballon, comme un basketteur qui regarde le panier, il lancera le ballon en élevant les bras et en redressant le buste en même temps que ses jambes se détendront et donneront une impulsion.

2° Touche longue : le lancer se fera d'une seule main. Le joueur écartera les jambes en plaçant en arrière la jambe correspondant au bras qui va lancer le ballon. On posera la pointe sur les doigts et après avoir fléchi le buste en arrière, on lancera en redressant le buste, en faisant passer par-dessus la tête le ballon et en donnant une impulsion avec la jambe arrière.

Il sera aisé de s'entraîner à deux avec un camarade ou en petit groupe. On fera bien attention à ce que le ballon ne tourne pas car l'important est moins de le lancer que de le recevoir bien.

Pour bien prendre un ballon à la touche, il n'est pas forcément néces-

saire d'être un géant ou de sauter très haut, mais il est indispensable de bien savoir recevoir. Les avants se tiennent en ligne, bien espacés les uns des autres car on n'a pas le droit de s'appuyer sur un autre joueur.

LES MAINS FACE AU BALLON

On amorce son saut le bras le long du corps et, lorsque les mains sont en l'air, il faut les avoir tournées vers le ballon qui arrive, pour le bloquer et non pas le coincer au passage avec les mains face à face.

Maintenant que le ballon est lancé et conquis, il faut l'exploiter et là de multiples possibilités s'offrent au camp qui possède le ballon. Il peut le passer à son demi de mêlée qui alertera son demi d'ouverture, ou bien, les avants l'exploiteront eux-mêmes.

Mais, de toute façon, sachez qu'aux remises en jeu à la touche, il faut observer une discipline afin que celles-ci ne tournent pas à la confusion. Pour cela rappelez-vous ce que vous devez faire.

1° Tenez-vous bien détachés les uns des autres, ainsi il n'y aura pas de bousculades.

2° Ne touchez pas à un adversaire tant qu'il n'a pas pris et utilisé le ballon, c'est-à-dire qu'il n'a pas essayé de pénétrer dans votre camp, de le passer ou de le mettre à terre.

3° Souvenez-vous que tant que la touche n'est pas jouée, c'est-à-dire que le joueur qui a pris le ballon ne l'a pas utilisée, vous n'avez pas le droit de pénétrer dans le camp adverse.

C'est en respectant ses lois que vous goûterez aux joies du rugby.



Lorsque l'on saute à la touche, il faut essayer de prendre le ballon en ayant les mains de face.

La touche est jouée, la France a pris le ballon par Chevallier qui l'a donné à Celaya, celui-ci essaye d'ouvrir les adversaires, ici les Gallois, ont alors le droit de pénétrer dans le camp des joueurs français.



à la semaine
prochaine
Moncla

La semaine prochaine :
LES SECRETS DE LA MÊLÉE



LUCIEN
BARNIER

UNE PASSIONNANTE ÉNIGME :

LES ENFANTS-LOUPS

IL est trois heures du matin, un groupe de chasseurs sort de la ville turque d'Eskişehir. Le convoi de trois automobiles se dirige vers le sud, dans une région où l'on a signalé la présence de plusieurs hordes de loups qui déciment les troupeaux de moutons. Comme s'ils comprenaient la fête qui leur est offerte, les chiens aboient frénétiquement. Après deux heures de route, les chasseurs atteignent la vallée cernée de futaies où doivent se trouver les loups. Effectivement, des hurlements s'élèvent, assourdis par la forêt. Et puis d'étranges cris, ressemblant à des jappements aigus relayent les appels des loups. Brusquement, les chiens s'arrêtent ; ils ne reconnaissent pas cette voix animale. Pris de peur, ils hésitent à pénétrer dans le sous-bois.

DANS LE LOURD SILENCE, UN CRI INCONNU

Organisés pour l'attaque par encerclement, les chasseurs partent à l'assaut des fauves. La poursuite dure deux jours. Finalement, les fusils entrent en action, assurant aux hommes la victoire escomptée. Mais dans le lourd silence qui succède au carnage, retentit de nouveau ce cri inconnu. L'animal doit se terrer près du campement des chasseurs. On le découvre en effet, au fond d'une tanière... c'est un enfant-loup. A première vue, il semble âgé d'une douzaine d'années. D'une incroyable agilité, il se faufile entre les jambes des chasseurs de la ligne d'avant-garde. Voici que les chiens courent à sa retraite. Les filets à solides mailles tressées le ligotent, et il apparaît dans toute sa splendide horreur d'enfant-loup. Son corps est brun, caeleux. Une chevelure démesurée coule sur ses épaules. Dans ses yeux brille un regard humain, mais toute son attitude est celle d'un animal farouche : il gémit de désespoir. On le charge dans une des voitures en prenant bien garde de tenir à distance ses dents constamment menaçantes. Des médecins viennent examiner la prise ; il s'agit bien d'un enfant. Personne n'a entendu parler de disparition ; mais incontestablement, ce petit d'homme a longtemps vécu parmi les loups. La vue du sang l'excite. On s'efforce de lui apprendre à

porter la nourriture à sa bouche ; il s'obstine à la saisir en baissant sa tête. Depuis près d'un an que l'enfant-loup est aux mains des hommes, aucun signe humain n'apparaît dans son comportement. Une singulière énigme est donc posée aux savants.

QUE DE FAITS TROUBLANTS DEPUIS LA LOUVE ROMAINE !

Déjà, l'Histoire et les légendes avaient à maintes reprises évoqué cette étrange adoption d'enfants par des animaux sauvages. On connaît la Louve qui aurait nourri les deux fondateurs de Rome « Rémus » et « Romulus ». Le célèbre écrivain Rudyard Kipling a passionné des millions de lecteurs avec les aventures de Mowgli, cet enfant recueilli par des loups et qui règne sur la jungle, interdisant aux fauves d'attaquer les hommes. On a cru que Mowgli était un personnage inventé par Kipling, mais ce n'est pas vrai. L'écrivain l'a confié lui-même au commandant Laborie qui se trouvait à ses côtés lors de la première guerre mondiale, sur le front d'Alsace. « Parfaitement », dit Kipling, l'être que j'ai dépeint sous le nom de Mowgli a bel et bien existé. C'était un magnifique gaillard d'une force herculéenne. Comment était-il arrivé dans la jungle ? Personne ne peut le dire, car les disparitions d'enfants sont quotidiennes dans ce pays... Impossible donc de tenter des recherches sur son identité. Mowgli (laissons-lui ce nom) a réellement vécu parmi les loups... Un jour, il est revenu parmi les hommes. Quand je l'ai connu, il semblait avoir une vingtaine d'années. Il vivait avec ses semblables depuis quatre ans et s'était marié. Je ne l'ai jamais revu par la suite. »

Rien que dans les annales des trois ou quatre derniers siècles, on relève de nombreuses histoires très voisines de celle de Mowgli. En 1544, près de Hesse en Allemagne, un garçon fut capturé avec une bande de loups. Il marchait à quatre pattes. Les fauves lui avaient aménagé une place dans leur fosse. Il avait tellement l'habitude de marcher à quatre pattes qu'on dut lui attacher des attelles pour le contraindre à se tenir verticalement. La Lithuanie, où abondaient les ours, offre

d'innombrables légendes d'enfants-ours. On découvrit un jour un garçonnet de 9 ans qui partageait l'existence d'un couple d'ours. Lors de sa capture, il ne fut pas le moins à l'attaque des chasseurs. En 1767, on vit plus extraordinaire encore : des habitants de Tranmark, en Basse-Hongrie, qui poursuivaient un troupeau d'ours, remarquèrent sur la neige des traces de pieds humains. En suivant ces traces, ils arrivèrent à une caverne où une fille de 18 ans environ se blottissait entre deux gros ours. La fille était épaisse, robuste, de peau très brune. Des semaines durant, elle refusa toute nourriture humaine, n'acceptant que de la viande crue et des racines. Un missionnaire hindou, le révérend J.A.L. Singh, tomba un jour de 1920, sur deux filles-loups, à quelques kilomètres seulement de Calcutta. L'une de ces deux jeunes filles-loups mourut rapidement, mais l'autre se plia presque à la vie civilisée. En 1924, elle commença, dit-on, à parler un peu, mais ne put jamais abandonner complètement sa marche à quatre pattes. Ses oreilles frémissaient dès qu'une peur quelconque la saisissait. Ce serait une erreur de croire que seuls les fauves ont admis dans leur compagnie des enfants d'hommes. On cite le cas d'un enfant qui, au début du XIX^e siècle, aurait été adopté par des

moutons plus ou moins revenus à l'état sauvage. Il marchait lui aussi à quatre pattes, mais s'exprimait en bêlant.

LES SAVANTS VEULENT CONNAÎTRE LA VÉRITÉ

Aujourd'hui, des savants s'efforcent de faire la lumière sur ces histoires extraordinaires. Ce n'est pas si facile, car la légende y tient une part importante. Pourtant, malgré d'incontestables exagérations dues à l'imagination des foules, un fond de vérité existe. Ainsi, le docteur iranien Ansari a étudié plus d'une cinquantaine de légendes de son pays ; et il aboutit à la conclusion que dans les montagnes de l'Elbrouz et du Demavend, des enfants ont effectivement vécu parmi des troupeaux d'ours. Des chercheurs américains ont proposé de mettre sur le compte d'un excès de sens maternel cette attitude de certaines louves et ourses qui témoignent de la tendresse pour un enfant d'homme venu un jour en leur société. On a vu des souris qui, traitées avec des hormones, se mettaient à cajoler des balles de caoutchouc. Même si ce réflexe hormonal des mamans animales est la cause de l'adoption d'un humain, on ne peut manquer de lui reconnaître une stupéfiante beauté.



« Lorsqu'en 1947, j'ai perdu la vue dans un accident, raconte-t-il volontiers, j'ai écrit mon premier roman sur une règle d'écolier. » Il enroulait une feuille de papier autour d'une règle et armé d'un crayon écrivait sur l'épaisseur de la règle recouverte de papier. Quand il avait terminé une ligne, il faisait faire un quart de tour à la règle et entaillait la ligne suivante. Ainsi naquit « Jour des morts », roman policier de 225 pages (6.750 tours de règle). Maintenant, il dicte toutes ses œuvres à un magnétophone, avant de les taper lui-même à la machine.

L.C. Thomas, lauréat du Grand Prix des Orfèvres, collabore régulièrement à l'émission « Allo, Police... », de Radio-Luxembourg. Il dit : « La radio est mon univers. Mes romans, je ne peux les relire. Mes pièces, je peux les réentendre. »

Le roman inédit de L.C. Thomas que nous vous proposons aujourd'hui n'existait, il y a quelques semaines encore, que sur le magnétophone de l'auteur. Il vous passionnera comme il nous a passionné.



l'étrange INVITATION

CHAPITRE PREMIER

DES VACANCES IMPRÉVUES

La journée avait été très chaude et, bien que le soleil eût déjà disparu derrière les maisons, l'atmosphère restait encore étouffante.

Sur le boulevard, à Clichy, les autobus passaient bondés, ramenant de Paris les banlieusards qui rentraient chez eux.

En sortant de l'immeuble de la rue Martre, où il habitait avec sa mère, Serge Gérard cligna des yeux, tant la clarté éblouissante de l'extérieur contrastait avec la pénombre fraîche du couloir.

C'était un garçon d'une quinzaine d'années, grand, blond, bien à l'aise dans une chemise de coton blanc et un simple short. Il plissa les paupières, finit par apercevoir son camarade Jean-Pierre qui l'attendait au coin de la rue Martre et du boulevard Victor-Hugo, et il le rejoignit en courant.

— L'homme qui nous suit depuis deux jours !
Serge chercha du regard autour de lui.

— De l'autre côté... sous la porte cochère, souffla Jean-Pierre.

Serge reconnut tout de suite l'individu. Celui-ci était grand, maigre, vêtu d'un costume gris clair qui faisait ressortir davantage son teint basané. Il avait un visage osseux aux traits durs, une bouche aux lèvres minces, un menton étroit. Ses cheveux noirs, légèrement grisonnants aux tempes, étaient soigneusement peignés.

Depuis deux jours, les adolescents avaient remarqué son manège.

— Tu es vraiment sûr qu'il nous suit ? interrogea Serge.

— Fais-moi confiance. Je l'ai encore repéré tout à l'heure. Il marche quand nous marchons, il s'arrête quand nous nous arrêtons.

Comme pour donner tort à Jean-Pierre, l'inconnu alluma une cigarette puis tourna les talons et s'en alla dans la direction opposée.

L'inconnu avait un visage osseux aux traits durs, une bouche aux lèvres minces, un menton étroit. Il alluma une cigarette puis tourna les talons...

— Ça y est ! s'exclama-t-il en guise de bonjour. Je pars ce soir au train de 20 h 30.

— Seul ?

— Oui, tout seul !

Jean-Pierre émit un petit sifflement admiratif.

— Tu en as de la chance !

Puis il murmura mélancoliquement :
— Ce n'est pas moi qui aurais un oncle riche pour m'inviter à passer des vacances dans le Midi.

— Qu'est-ce que tu en sais ? répliqua Serge. Moi, il y a huit jours, je ne m'en doutais même pas. Quand ma mère a reçu la lettre de l'oncle Marcel, elle n'en revenait pas !

« L'oncle Marcel » c'était, en réalité, l'oncle du père de Serge, et si, depuis son veuvage, Mme Gérard en avait quelquefois parlé à son fils, celui-ci ne le connaissait que de nom. Mme Gérard elle-même ne l'avait rencontré qu'une fois, il y avait plus de vingt ans... Tout ce que Serge savait de lui, c'est qu'il s'appelait Marcel Bourgeault, qu'il s'était fixé au Brésil et qu'il n'avait jamais donné signe de vie.

— C'est quand même curieux, reprit Jean-Pierre. Il ne s'est jamais occupé de toi ni de personne. Vous ne saviez même pas qu'il était rentré en France et puis, brusquement, sans crier gare, il t'invite...

— Il s'est expliqué dans sa première lettre, dit Serge.

Marcel Bourgeault avait écrit longuement à ce sujet. Rentré en France depuis deux ans, après fortune faite en Amérique du Sud, il avait acheté une propriété à La Fargoule, dans la banlieue marseillaise. Très âgé et vivant seul, il avait éprouvé le besoin de renouer avec la seule famille qui lui restait.

— Pourquoi n'a-t-il pas invité ta mère, alors ? demanda Jean-Pierre.

Cette question, Serge l'avait déjà posée à la maison. « D'abord, avait répondu Mme Gérard, je n'aurais pas pu y aller à cause de mon travail. Ensuite, il veut sans doute être seul avec toi pour mieux faire connaissance... »

Les deux adolescents, qui s'étaient mis à marcher sur le trottoir, s'arrêtèrent à l'ombre du store d'une bonneterie.

— Des vacances dans le Midi, conclut Jean-Pierre, ça ne se refuse pas ! A ta place je...

Il s'interrompit, saisit le bras de son camarade et chuchota :

— Il est encore là !

— Qui donc ?

— Tu vois bien, dit Serge, il n'a pas l'air de s'intéresser à nous.

Jean-Pierre ne l'entendait pas de cette oreille :

— Pas l'air !... Ça ne prouve rien.

Il eut une soudaine inspiration :

— Et si c'était ton oncle ?

Serge haussa les épaules. La supposition de son camarade était absurde : l'oncle Marcel devait avoir dans les soixante-dix ans, l'inconnu en paraissait tout au plus quarante.

— C'est peut-être un détective privé qu'il a payé pour se renseigner sur toi, insista Jean-Pierre.

Serge se mit à rire.

— Ne te raconte pas des histoires à dormir debout.

C'était ce que lui disait sa mère quand, parfois, son imagination trop fertile lui faisait échafauder de mirifiques projets.

L'inconnu avait disparu dans une rue transversale.

— Parlons d'autre chose, reprit Serge. Je vais te donner mon adresse.

Il sortit de sa poche un papier sur lequel il avait écrit : « Marcel Bourgeault, La Pinède, La Fargoule, par Marseille... »

— « La Pinède », précisa-t-il, c'est le nom de la propriété de mon oncle. Jean-Pierre lut l'adresse à mi-voix. Visiblement, l'aventure qui arrivait à Serge le faisait rêver.

— La Fargoule, demanda-t-il, c'est loin de Marseille ?

— Je n'en sais rien. De toute façon quel qu'un doit venir me prendre à la gare.

— Si vous ne vous êtes jamais vus, comment ferez-vous pour vous reconnaître ?

— Nous avons rendez-vous près du kiosque à journaux. Il ne sera pas difficile à mon oncle ou à son chauffeur de me repérer, répondit Serge.

Il consulta sa montre-bracelet.

— Déjà six heures ! Il faut que je rentre. Ma mère m'attend pour terminer ma valise.

Les deux garçons se serrèrent la main.

— On s'écrit ?

— Bien sûr. Je t'envoierai des cartes postales.

— En noir et en couleurs, plaisanta Jean-Pierre.

Ils se séparèrent et Serge revint vers le numéro 24 bis de la rue Martre.

— Bon voyage ! cria encore Jean-Pierre.

Serge lui fit signe de la main et il s'engouffra dans le couloir.

A mesure que l'heure du départ approchait sa surexcitation croissait. Prendre tout seul le train, parcourir mille kilomètres pour aller passer des vacances chez un oncle inconnu qui revenait d'Amérique du Sud, oui, c'était vraiment une aventure.

Le soir même, Mme Gérard accompagna son fils à la gare de Lyon. C'était la première fois que Serge mettait les pieds dans une grande gare, la nuit. Et quelle atmosphère en cette fin de juillet ! Ce fut pour lui une révélation.

Ces longs convois immobiles prêts à s'élancer vers de lointaines destinations, ce va-et-vient incessant de voyageurs qui, valises en mains, se hâtaient dans tous les sens, ces amoncellements de bagages sur les chariots qui roulaient dans un bruit de ferraille, tout ce remue-ménage, cette boucoulade, ce brouhaha fait d'appels, de cris, de coups de sifflet, tout cela frappait son imagination.

Dans le rapide Paris-Vintimille ils trouvèrent, après quelques recherches, un compartiment dont les places n'étaient pas réservées. Mme Gérard embrassa son fils, lui fit une dernière recommandation et s'éloigna rapidement pour cacher son émotion.

Serge aussi était ému, plus ému qu'il n'aurait voulu se l'avouer. Il resta dans le couloir, debout contre la vitre, à faire de petits signes d'adieu à sa mère qui, sur le quai, lui souriait maintenant avec vaillance.

Enfin, le haut-parleur annonça le départ. Insensiblement, sans heurts, le convoi s'ébranla lentement et prit peu à peu de la vitesse.

Mme Gérard devint petite, toute petite, là-bas, au bout du quai, et se perdit bientôt au milieu de la foule.

Serge renifla, se moucha bruyamment et, le cœur gros, vint prendre sa place sur la banquette. Il allait donc voyager de nuit !

Cette perspective l'avait d'abord contrarié, parce qu'il n'allait pas pouvoir admirer le paysage. Il s'en était vite consolé par tout ce qu'avait d'excitant et de mystérieux cette course folle dans le noir à plus de 100 kilomètres à l'heure. On s'endort à Paris, on se réveille 800 kilomètres plus loin, à Marseille. Il y avait là de quoi exalter un garçon de 15 ans !

Il avait comme voisins une grosse femme qui lisait un magazine et deux autres voyageurs absorbés par la lecture de leur journal.

Pour se donner une contenance, il prit un des illustrés dont sa mère l'avait abondamment pourvu et il se mit à le parcourir distraitement du regard.

La semaine prochaine :

L'ÉTRANGE DEMEURE DE L'ONCLE MARCEL.



Le DÉMON



des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

TEXTE: J.M. CHARLIER

RESUME. — Se faisant passer pour un de ses camarades, Eric a réussi à s'introduire sur le ponton où Barbe-Rouge est captif et à se faire conduire auprès de celui qu'il croit toujours être son père.

LA RAGE AU COEUR, LES SOLDATS ONT DU S'EXÉCUTER ET, QUELQUES MINUTES PLUS TARD...

ÇA Y EST, MOUSSAILLON, JE SUIS PARÉ!... L'OBSCURITÉ AIDANT, SI NOUS CROISONS QUELQU'UN, ON ME PRENDRA POUR UN SOLDAT EN TRAIN DE TE RACCOMPAGNER. SANS MA BARBE ET DANS CET UNIFORME, JE DÉFIE QUICONQUE DE ME RECONNAÎTRE.

ALORS, EN ROUTE!... RIEN À CRAINdre DU CÔTÉ DE CES GENTLEMEN!... POURVU QUE TRIPLE-PATTES AIT BIEN EXÉCUTÉ MES ORDRES ET SOIT EXACT AU RENDEZ-VOUS!...

VIVEMENT, LES FUGITIFS QUITTENT LA CELLULE...

JE PASSE DEVANT!... ENFONCE TON CHAPEAU, BAISSÉ LA TÊTE ET PRENDS CE FANAL POUR ÉBLOUIR CEUX QUE NOUS CROISERONS!...

À CAUSE MÊME DE SA FOLLE AUDACE, CE PLAN RÉUSSIT ET...

HÉ!... ESPÈCE D'ANIMAL!... TU M'AVEUGLES AVEC TON LAMPION!...

LE BROUILLARD EST TOUJOURS AUSSI ÉPAIS!... TRIPLE-PATTES DOIT ÊTRE LÀ!... À MON SIGNAL, Fonce à TRAVERS LE PONT VERS BABORD ET SAUTE À L'EAU!...

OR, AU MÊME INSTANT...

ALERTE!... ALERTE!... UN VAISSEAU!... IL... IL VIENT DROIT SUR NOUS!... IL VA NOUS HEURTER!...

ENFER!...

HO!... DU COTRE!... VOUS ÊTES FOUS!... IL EST INTERDIT DE NAVIGUER PAR UN TEMPS PAREIL!... AU LARGE!... VOUS ALLEZ NOUS HEURTER, BON SANG!... AU LARGE OU JE VOUS FAIS CANONNER!...

MAIS, COMME S'IL N'ENTENDAIT PAS LE COTRE ÉLONGE LENTEMENT LE PONTON À MOINS DE QUELQUES BRASSES.

HA!... HA!... HA!... ADMIRABLEMENT NAVIGUÉ, BABA!... NOUS AVONS TOTALEMENT SURPRIS CES GOTONS!... GRÂCE AU BROUILLARD, NOUS LES AVONS APPROCHÉS SANS MÊME QU'ILS S'EN DOUENT!...

HO!... TRIPLE-PATTES!... LES CANONS SONT BOURRÉS DE MITRAILLE JUSQU'À LA GUEULE, PARÉS À TIRER!...

POURVU QUE LE CAPITAINE ET ERIC SOIENT LÀ, PRÊTS À SAUTER!...

FEU!... FEU À VOLONTÉ !!!

TOUS ENSEMBLE, LES CANONS DU COTRE, POINTÉS AU RAS DU PONT DU BAGNE FLOTTANT, CRACHENT À BOUT PORTANT. UN DÉLUGE DE FER ET DE FEU BALAYE LE PONTON D'UN BOUT À L'AUTRE, FAUCHANT PAR DIZAINES SOLDATS ET OFFICIERS DE GARDE. C'EST SI INATTENDU, SI TERRIFIANT QU'AUSSTÔT LA CONFUSION, LA PANIQUE ÉCLATENT ET, LES REDOUBLANT, UNE AVALANCHE DE GRENADES, DE GARGOUSES INCENDIAIRES S'ABAT DES HUNES DE L'ASSAILLANT, ALLUMANT PARTOUT DES INCENDIES.

TRIPLE-PATTES EST LÀ!... HARDI!... EN AVANT!



Cette photo représente une table d'expérimentation de l'Insectarium des Laboratoires NEOCIDE, à Bâle.

Le sais-tu ?

A l'insectarium de Bâle, des chimistes, des physiologistes, des physiologistes collaborent chaque jour aux recherches de Néocide, essayant de nouvelles substances actives qui permettront de lutter plus efficacement contre les mouches. Car la formule de Néocide est améliorée chaque fois qu'une découverte scientifique le permet.

Ce sont tous ces travaux, toutes ces recherches qui permettent à ta maman... et à toi-même, d'éliminer les mouches avec tant de facilité : il suffit d'appuyer 2 ou 3 secondes sur le bouton poussoir de la Bombe Néocide (voir le croquis).

Celle-ci projette dans les moindres recoins de la pièce un nuage très fin comme un brouillard qui contient des milliards de particules microscopiques de produit actif.

Aucune mouche, aucune larve ne résiste à la Bombe Néocide. Quelques minutes après, la pièce en est totalement débarrassée.

VEUX-TU "COLLER TES PARENTS" ?

Q. - Combien une mouche qui pond le 1^{er} Avril aura-t-elle de descendants au 1^{er} Juillet ?

R. -
Car à chaque fois, il suffit de multiplier par 2.500 ! (sans, bien entendu, si entre temps tu t'es servi de la Bombe Néocide).
Au 1^{er} Avril 1 mouche
Au 1^{er} Mai 2.500 mouches
Au 1^{er} Juin 6.250.000 mouches
Au 1^{er} Juillet 15.625.000 mouches

D'OU LE CALCUL SUIVANT :
Au bout d'une semaine environ, ces 2.500 asticoïdes vont devenir nymphes. Quelques jours après (3 jours seulement en plein été) 2.500 mouches vont prendre leur vol. Chacune, avant 15 jours aura pondé à nouveau 2.500 œufs.
Pourquoi ? parce qu'une mouche pond 2.500 œufs ; dans les 24 heures vont éclore 2.500 asticoïdes.
15.625.000 descendants.

IL NE FAUT PAS IGNORER CELA

Une mouche ne reste jamais beaucoup plus de 2 minutes en l'air sans avoir le besoin de se poser.

**Maman sais-tu pourquoi,
ici, 10.000 mouches
naissent tous les jours ?**

SAIS-TU POURQUOI

10.000 mouches, chaque jour, sont utilisées par ces laboratoires pour leurs EXPÉRIENCES ?

Parce que les savants et les ingénieurs de Bâle OBSERVENT ET ÉTUDIENT CONSTAMMENT LE COMPORTEMENT DES MOUCHES.

Sur elles, chaque jour, ils font des essais, pour perfectionner les moyens de les détruire et augmenter toujours l'efficacité des substances actives.

Quel toupet !

Cette mouche qui vient de se poser sur le bord de ton assiette de confitures va-t-elle y goûter avant toi ?

Tu la chasses d'un revers de main. Elle s'envole. En es-tu débarrassé ? PAS DU TOUT. Admirable acrobate de l'air, elle a, crois-tu, disparu. Mais la voici déjà qui trotte à côté de ton morceau de pain. Et Hop ! elle s'est posée sur le bord de ton verre...



Elle commence à t'agacer singulièrement. Tu la chasses à nouveau. Où est-elle maintenant ? Un petit frémissement parcourt ta nuque. Madame la Mouche se promène délibérément sur ton cou. Au diable la mouche, te dis-tu subitement. Il faut s'en débarrasser. Car elle revient sans vergogne... à tes confitures.

La mouche adore tout ce qui est sucré. Mais elle est attirée également par les odeurs fortes. Elle ne dédaigne pas, bien au contraire, ce qui est putréfié ! En fait, cette mouche familière est très vite agaçante, surtout par temps orageux. Et puis elle est sale ; elle peut même être dangereuse : c'est un petit personnage qui transporte sur les aliments, les plaies, etc... des microbes qui peuvent engendrer de graves maladies : typhus, dysenterie, choléra et même poliomyélite.

Il faut détruire cette mouche familière. Sinon elle engendrera des millions d'autres mouches.

La mouche a été et est encore dans le MONDE un véritable fléau.

Aussi chacun doit-il contribuer, chez lui, à lutter contre la prolifération des mouches. Dans les pays où les produits insecticides ne sont pas répandus cette prolifération excessive est une calamité. Car la rapidité de multiplication des mouches dépasse tout ce qu'on peut imaginer. (voir ci-contre "Veux-tu coller tes parents ?")

C'est tellement simple et amusant !

Toi aussi, tu peux devenir un technicien (*) de la lutte contre les mouches. Avec Néocide, c'est propre, rapide, commode ; et c'est sans danger pour les enfants et les animaux (chiens, chats, etc...).

Maman peut être tranquille : grâce à toi et à la Bombe Néocide - l'insecticide des maisons propres - il n'y aura jamais de mouches à la maison.

(*) - Deux pressions sur la Bombe Néocide le soir avant de te coucher : toute la famille est tranquille pour la nuit.

- Deux pressions sur la Bombe Néocide le matin après le ménage (fenêtres fermées) : pas de mouches dans la maison.



Les mouches que tu connais bien

LA MOUCHE DOMESTIQUE

(Musca Domestica)

Elle est dangereuse à cause des millions de microbes qu'elle transporte dans la maison de l'Homme.



LA FANNIE CANICULAIRE

(Fannie Canicularis)

C'est elle qui danse le soir autour des appareils d'éclairage.



LA MOUCHE BLEUE

(Calliphora Erythrocephala)

Subitement elle pénètre avec bruit dans la pièce et... sans vergogne, se pose sur la table, devant toi.



LE "RAMASSE-MIETTES"

20 MILLIONS
de microbes

(dont un grand nombre d'organismes pathogènes) sont véhiculés, en moyenne, par

UNE SEULE MOUCHE

Avec ses pattes, ses antennes, ses poils, la MOUCHE est un étonnant

"RAMASSE-MIETTES"

LA MOUCHE VIT DEUX MOIS ET DEMI ENVIRON...

Sur cette photo la sœur de Jean-Pierre, pendant que sa maman est occupée, se sert elle-même de la Bombe Néocide pour détruire les mouches.





ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Le Tonneau s'est emparé du colonel Dordogne. Il a dicté un ultimatum au colonel que celui-ci a envoyé à ses services. Le gouvernement français doit livrer l'amiral Tudreuil contre le colonel, sinon ce dernier mourra.

par **St JULIEN**
et **TILLIEUX**

D'après l'émission : « Ça va bouillir. » (Copyright by Programmes de France.) Chaque jour : Radio-Luxembourg, 12 h 52.





Le massacre de la bête du Gévaudan tel que le représente une vieille estampe de l'époque. Il semble bien que cet animal n'ait pas commis tous les crimes que la légende lui attribua.



Cette autre estampe montre les dragons luttant contre le monstre. Depuis 1748, la moitié de l'effectif de chacun des 16 régiments de dragons, soit 240 hommes, combattait à pied.



Un dragon, à l'époque de Louis XV. Ces dragons étaient les successeurs des archangeurs à cheval. Ils étaient armés d'un fusil avec sa baïonnette, d'un pistolet et d'une hache.

“LA BÊTE DU GÉVAUDAN”



Armes du grand louvetier de France.

CETTE région comprend presque tout le département de la Lozère (sauf les cantons de Villefort et de Meyrueis), le canton de Saugues en Haute-Loire et ceux de Chaudes-Aigues et Ruines, dans le Cantal. C'était autrefois le pays des Gabales. De climat très rude et d'agriculture pastorale, le Gévaudan est encore caractérisé par d'épaisses forêts et de larges plateaux. Au XVIII^e siècle, le pays était très isolé, en dehors des chemins ordinaires de passage, si l'on excepte la route de Saint-Flour à Mende. Il formait un Etat dans l'Etat.

De tout temps les forêts du Gévaudan ont donné asile à « des loups de très grande taille et très féroces ».

LA BÊTE DU GÉVAUDAN

C'était un animal fantastique, de la taille d'un veau ou d'un âne. Poil rou-

geâtre. Une tête grosse semblable à celle d'un cochon. Des oreilles courtes et droites. Le poitrail blanc, très large. Une queue longue et très fournie avec l'extrémité blanche. Des sabots de cheval aux pieds de derrière. Des griffes aux pattes de devant. Ça n'était pas un loup. En Gévaudan, on savait ce qu'était un loup, on en tua 152 en deux ans.

Ce fait — si l'on se rappelle d'autre part, que les loups du Gévaudan étaient énormes — prouve assez que beaucoup de victimes attribuées à la « Bête » furent en réalité celles de « loups ordinaires ».

Enfin, il faut bien penser que beaucoup de forfaits attribués au monstre furent le fait de criminels profitant impunément de la terrible réputation de la Bête.

A la même époque, en campagne, non loin de Ste-Menehould, on signalait le 10 juillet 1865, un loup-cervier de très grande taille qui se mit à faire des ravages dans la région. Là aussi il y eut beaucoup de victimes parmi les enfants et les femmes. Cette bête énorme fut tuée le 26 août.

Ceci tendrait à confirmer que la Bête du Gévaudan n'était pas l'effet d'une hallucination, mais qu'à cette époque des animaux féroces se manifestèrent en différentes provinces de France.

QU'ÉTAIT-CE QU'UN LOUVETIER ?

C'était un officier chargé de détruire les loups, très nombreux autrefois. Déjà Charlemagne avait ordonné aux comtes qui gouvernaient les provinces, d'établir dans chaque gouvernement deux louvetiers, pour détruire ces animaux. Il y eut plus tard un grand louvetier de France et, dans chaque province, un lieutenant de louveterie. Le service de la Louveterie, réorganisé en 1814, fut, en 1830, rattaché à l'administration des Eaux et Forêts.

QU'ÉTAIT LE 1^{er} PORTE-ARQUEBUSE DU ROI ?

C'était un seigneur, un noble, qui

avait hérité de cette charge, ou bien l'avait achetée.

Le premier porte-arquebuse n'avait d'autre supériorité sur le second porte-arquebuse, que la préséance. Tous deux appartenaient au corps des officiers de la Chambre du roi.

Les porte-arquebuses ne portaient rien. Ils avaient la garde des petits chiens de la Chambre du roi.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ils ne participaient point à la vénerie, c'est-à-dire la chasse, ni à la maison militaire.

C'est donc sans raison réglementaire que, dans l'histoire de la bête du Gévaudan, on verra intervenir un premier porte-arquebuse du roi.

FIGURE DE LA BÊTE FAROUCHE

ET EXTRAORDINAIRE, QUI DÉVORE LES FILLES

Dans la Province de Gévaudan, &c. qui s'échappe avec son de vieillesse, qu'en très-peu de temps on la voit à deux ou trois lieues de distance, &c. qu'on ne peut l'attraper ni la tuer.



EXPLICATION.

On voit de Marsais, dans la Province de Gévaudan, par une Lettre en date du premier Novembre mil sept cent soixante-quatre, que depuis deux ans il paraît un monstre de l'espèce, &c. de la bête du Gévaudan, qui s'échappe avec son de vieillesse, qu'en très-peu de temps on la voit à deux ou trois lieues de distance, &c. qu'on ne peut l'attraper ni la tuer.

L'une des affiches d'époque qui furent apposées pour avertir les populations et les inciter à traquer la bête farouche et extraordinaire « qui dévore les filles de la province ».



Mende, capitale du Gévaudan, où s'organisa la lutte contre le monstre. Le souvenir de la bête fabuleuse s'y est perpétué jusqu'à nos jours et on raconte volontiers sa légende.



Au début de juin 1764, une femme de Langogne, en Gévaudan, gardait ses bœufs, quand elle fut attaquée par un animal féroce. A l'aspect de la bête, les chiens, pris de peur, s'enfuirent. C'est aux bœufs, qui mirent l'animal en fuite, que la bergère dut la vie. Elle rentra au bourg et raconta son aventure. Quelques jours plus tard, une infortunée fillette fut dévorée et, depuis, les massacres ne cessèrent point.



Un soir d'octobre 1764, à Julianges (20 km au sud-est de Saint-Flour), Jean-Pierre Pourcher était dans sa grange. Soudain, il vit passer une ombre devant la fenêtre. L'homme alla décrocher son fusil et regarda dehors. Un animal monstrueux se tenait dans la rue devant la fontaine. Pourcher vise et tire ; le monstre tombe et se relève. Un second coup de fusil et il s'enfuit avec un cri terrifiant.



La terreur s'installait définitivement en Gévaudan. Les routes étaient désertes ; les gens ne sortaient chez eux qu'en troupes bien armées. Le capitaine Duhamel, aide-major des dragons de Langogne, s'était mis en chasse avec l'aide de hardis paysans : 1200 hommes. On tua beaucoup de loups cet hiver-là, mais le monstre restait absolument invulnérable et il poursuivait ses forfaits impitoyablement.



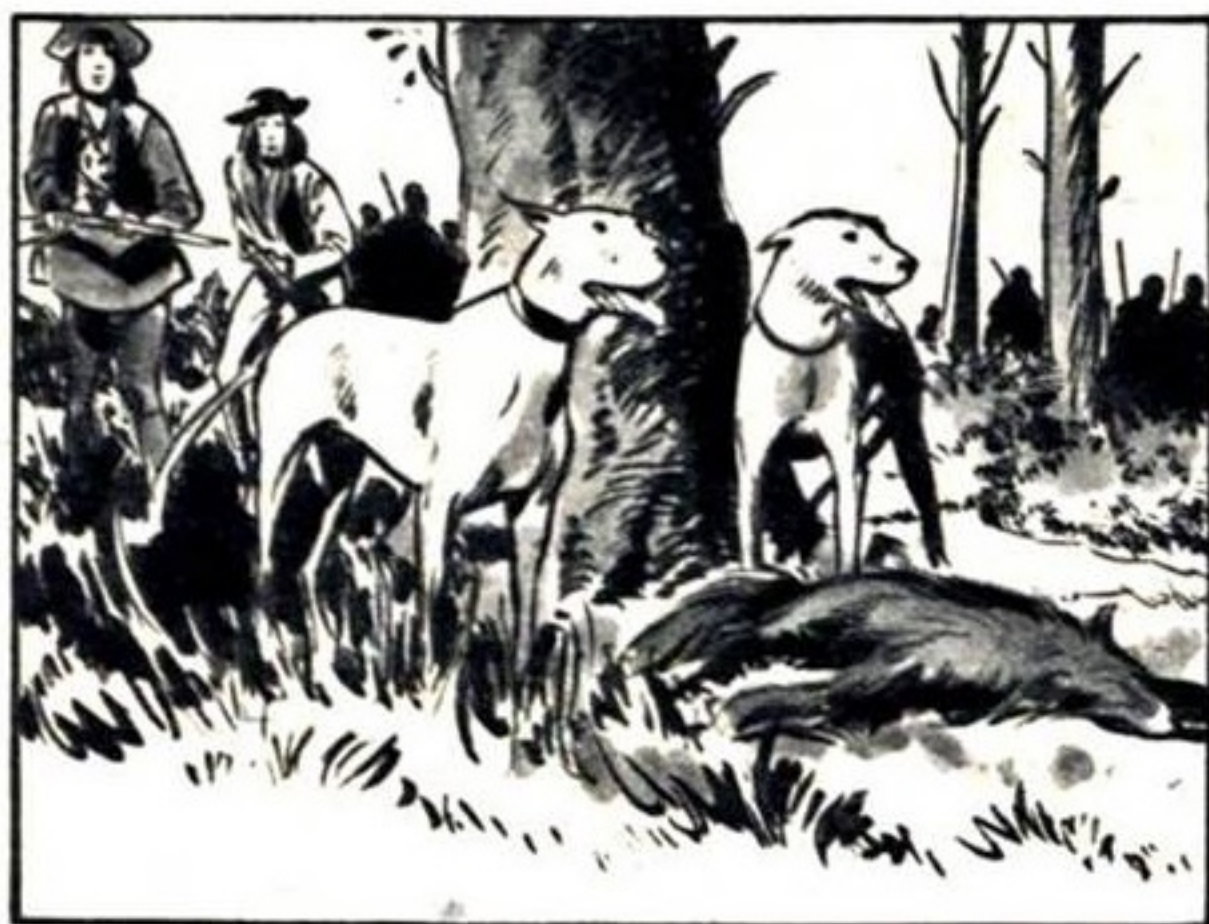
Une troupe commandée par M. de Lafont, syndic à Mende, marchait depuis 72 heures quand, près du château de la Baume, au nord-ouest de Marvejols, la Bête fut signalée. A dix pas, un chasseur la tire, elle tombe et se relève plusieurs fois, sort dans la plaine, rentre au bois. Au petit jour, on fouille les bosquets sans aucun résultat. Deux jours plus tard, à 12 km de là, un homme était rapporté sanglant.



Le 12 janvier 1765, sept enfants gardaient les troupeaux près de Chanaleilles. Soudain, la Bête surgit et saisit un garçon. André Portefaix, berger, 12 ans, héroïquement, se jeta au secours de son camarade. Il larda la Bête de coups de couteau. Elle lâcha sa proie. Tous les petits aidèrent le brave Portefaix qui, à grands coups de gourdin sur le museau du monstre, parvint à le mettre en fuite.



Le 16 janvier, à Grèzes, le père Châteauneuf, dont le fils avait été déchiré la veille par la Bête, pleurait dans sa cuisine quand, au crépuscule, le monstre vint regarder par la fenêtre. Le 2 février, à Saint-Amant, alors que les paysans étaient à la grand-messe, la Bête traversa le village au petit trot, cherchant une proie. Mais les portes étaient bien fermées et tous les enfants à l'abri.



Toute la France était émue par ces terribles événements. Un Normand, vieux gentilhomme, grand loupvetier, M. Denneval, offrit ses services au roi Louis XV. Denneval arriva à Saint-Flour le 19 février avec son fils, deux piqueurs et six énormes dogues. Le capitaine Duhamel dut lui céder le pas. Mais avec dix mille paysans qu'il avait levés, Denneval ne réussit qu'à tuer une pauvre petite louve.



Louis XV décida d'en finir. Il donna l'ordre à son premier porte-arquebuse, Antoine de Beaurterne, de se rendre immédiatement en Gévaudan et de lui rapporter à Versailles la dépouille du monstre. Antoine arriva à Saugues (entre Saint-Flour et Le Puy), le 22 juin 1765. Le porte-arquebuse congédia Denneval le loupvetier, puis il réquisitionna des hommes pour sortir ses bagages et soigner ses chiens.



Le 4 juillet, la Bête enlevait une bonne vieille fileuse. Antoine restait impassible. Ses enquêtes ne donnaient rien. Enfin, en septembre, à la grande stupeur de tous les paysans, Antoine de Beaurterne partit pour une région de l'Auvergne où la présence de la Bête n'avait jamais été signalée. C'était après trois mois de tâtonnements et de bombances, qui avaient coûté fort cher aux habitants du Gévaudan.



Le 21 septembre, dans les bois de l'abbaye des Chazes, M. Antoine de Beaurterne aperçut devant lui un grand animal, la gueule ouverte, les yeux en sang. Antoine tira ; la Bête tomba. Elle avait reçu une balle dans l'œil droit. Elle se releva. Un second coup l'abattit. C'était un très grand loup. On le ramena à Saugues où des enfants le reconnurent sans hésitation. La Bête était morte officiellement.



Un procès-verbal fut dressé qui décida qu'il s'agissait bien de la Bête du Gévaudan. On fit empailler le cadavre à Clermont et on l'expédia à Fontainebleau, où Louis XV rit beaucoup à voir ce loup qui « avait tant fait peur aux paysans superstitieux ». Antoine de Beaurterne fut nommé Grand-Croix de l'Ordre de Saint Louis et obtint une pension. Son fils gagna une fortune en exhibant la Bête empaillée.



Mais, pendant ces représentations de foire, les crimes du monstre du Gévaudan avaient repris. Un paysan, Pierre Blanc, lutta contre lui pendant trois heures. Il affirma que l'animal se plantait sur ses pattes de derrière pour mieux allonger des coups de griffes. C'était l'habitude de la Bête de se dresser ainsi, soit pour se battre, soit pour regarder aux fenêtres quand elle choisissait ses victimes !...



Le 19 juin 1767, le marquis d'Apcher organisa une grande battue. Ce jour-là, Jean Chastel était posté sur la Sogne d'Anvert près de Saugues. Il avait dans son fusil deux balles bénites, et il lisait son livre de prières quand il vit venir à lui la Bête. Tranquillement, Jean Chastel ferma son livre, le mit dans sa poche, ôta ses lunettes, les plia dans l'étui, épaula son arme, visa, tira et tua le monstre.



Lorsqu'on examina le cadavre on ne reconnut pas un loup. C'était un monstre inconnu, aux pattes, aux oreilles, à la gueule énormes. Et lorsqu'on ouvrit ses entrailles on y trouva l'os de l'épaule d'une jeune fille qui avait été dévorée l'avant-veille à Pébrac. Dans tout le pays, la dépouille fut promenée, puis mise dans une caisse que Jean Chastel emporta à Versailles chez le Roi.



On avait trop promené la Bête. Le voyage vers la Cour s'effectua en août. Il faisait très chaud. Aussi lorsque Jean Chastel parvint à Versailles, la dépouille était en putréfaction. On l'enterra sans même l'examiner. Chastel fut présenté au roi, qui se moqua de lui. Jean Chastel n'insista pas et s'en revint au pays, où on lui versa une faible gratification. Mais plus jamais la Bête ne commit de crime !

JACQUES LE GALL "L'OMBRE"

RESUME. — Jacques Le Gall s'est aventuré dans les souterrains de Pierre-Noire. Il s'y trouve enfermé.

contre

L'OMBRE



DEMAIN, QUAND ON S'APERCEVRA QUE LE GALL A DISPARU DU CHATEAU AVEC TOUTES SES AFFAIRES, CHACUN PENSERA QU'IL S'EST ENFUI À LA FAVEUR DE LA NUIT, SE SENTANT PRÈS D'ÊTRE DÉMASQUÉ, ET CONVAINCU D'IMPOSTURE.



DÈS LORS, JE N'AURAI AUCUNE PEINE À PERSUADER LES GENDARMES QUE MES ACCUSATIONS ÉTAIENT FONDÉES, ET QUE, C'EST BIEN LE GALL QUI A VOLÉ LE LINGOT D'OR EN INVENTANT CES ROCAMBOLESQUES HISTOIRES D'ATTENTATS, POUR DÉTOURNER LES SOUPÇONS... ET MAINTENANT, IL S'AGIT DE NE PAS RATER MON COUP...



HOP! ET VOIL...?! HEIN?!



DAMNATION! CE LIT EST VIDE! J'AI FRAPPÉ UN MANNEQUIN FAIT DE LINGES ET DE FOIN...



LA FENÊTRE EST OUVERTE!... IL A DÛ FILER PAR LÀ!... OÙ PEUT-IL ÊTRE ALLÉ AINSI EN PLEINE NUIT?!... JE... OH!... TONNERRE!... JE LE DEVINE... IL EST AUX RUINES!... MAIS... ALORS?...



ENFER!... IL A DÛ Y ARRIVER JUSTE AU MOMENT DU PARACHUTAGE... TOUT EST PERDU... A MOINS QUE JE PUISSE ENCORE LE REJOINDRE AVANT QU'IL AIT PÛTOUT DÉGOISER!



LE CHÂTEAU EST PEUT-ÊTRE SURVEILLÉ MAIS TANT PIS, JE COURS LE RISQUE... IL FAUT À TOUT PRIX QUE JE LUI FERME LE BEC À TOUT JAMAIS... EN VOITURE JE PUIS ÊTRE À PIERRE NOIRE DANS DIX MINUTES AU PLUS.



OR, AU MÊME INSTANT DANS LES RUINES DE PIERRE NOIRE... ?!... PERSONNE!... OH!...



PAS DE DOUTE!... CECI EST L'ENTREPÔT CLAN... DESTIN DE LA BANDE DE HORS LA LOI... QUI HANTE LES RUINES DE PIERRE NOIRE! ET VOILÀ TOUT LE MATÉRIEL DE BALISAGE POUR LES PARACHUTAGES!... ET... HO!... LA UNE AUTRE PORTE D'OÙ FILTRE DE LA LUMIÈRE!...



J'ENTENDS UN MURMURE DE VOIX!... BONSANG!... IL FAUT QUE JE PUISSE ENTENDRE... HMMM... JE COMMETS DE PLUS EN PLUS D'IMPRUDENCES!... SI JE SUIS SURPRIS, MA PEAU NE VAUDRA PAS LOURD SI AU MOINS J'AVAIS UNE ARME... OH!



DES PISTOLETS LANCE-FUSÉES... CES GREDINS DOIVENT S'EN SERVIR POUR FAIRE DES SIGNAUX À LEURS AVIONS... MA FOI, J'EN PRENDS UN, ÇA POURRA PEUT-ÊTRE ME SERVIR!



QUEL BRIC-À-BRAC!... NON SEULEMENT CES CANAILLES PASSENT CLANDESTINEMENT DE L'OR PAR DESSUS LA FRONTIÈRE, MAIS ILS TRAFIQUENT SUR TOUTES ESPÈCES DE MARCHANDISES!

CETTE ÉPREUVE EST LA DEUXIÈME D'UNE SÉRIE D'ÉPREUVES CONSACRÉES AU PARACHUTISME ET A L'AVIATION.

PATRONNÉE PAR

Vérigoud

Soda

c'est si bon

PILOTE VOUS PRÉSENTE LA DIXIÈME ÉPREUVE DU "BREVET DE PILOTE"

Attention ! Cette épreuve est ouverte uniquement aux détenteurs du Carnet de Bord.

VERIGOUD est présent non seulement dans tous les Meetings nationaux de l'Air, mais encore — vous le savez — sur toutes les plages de l'Atlantique, depuis le 10 juillet. C'est, en effet, de La Baule à Hendaye que tous les jeunes et leurs parents ont pu, peuvent ou pourront applaudir le Chevalier d'Orgeix, as de la voltige aérienne, qui, chaque jour, au-dessus d'une plage différente, se livre à une extraordinaire démonstration. Mais ce n'est pas tout, puisque, en effet, les détenteurs du Carnet de Bord, en vacances dans ces régions, peuvent — à condition qu'ils se présentent dans les premiers au car VERIGOUD — bénéficier d'un baptême de l'air.

Colette Duval, elle aussi, est une vedette VERIGOUD et également, pour certains d'entre vous, leur marraine-Pilote, c'est pourquoi elle vous présente elle-même cette 10^e épreuve de notre Brevet.



1^{ère} QUESTION

Le 23 mai 1956 j'ai établi un record du monde de chute libre. Était-il de :
10 950 m 23 600 m 14 200 m 6 800 m
Cette tentative se déroulait au-dessus d'une baie, à l'étranger ; s'agissait-il de la baie de :
San Francisco aux U.S.A.,
Rio de Janeiro au Brésil,
Naples en Italie.

2^{ème} QUESTION

Quels sont les deux instruments qui me sont, comme à tous mes camarades parachutistes d'ailleurs, nécessaires en chute libre ? Désignez-les parmi les huit suivants :
Le tachymètre ; le chronomètre ; l'altimètre ; le badin ; l'anémomètre ; le pluviomètre ; le compte-tours ; le baromètre.

3^{ème} QUESTION

Dans les noms qui suivent, trois sont ceux de parachutistes connus, trois autres sont ceux de champions pratiquant un autre sport que le parachutisme. (Vous écrirez sur votre bulletin-réponse les noms de ces trois as parachutistes, vous ne citerez pas les autres) :
Jacques DUBOURG ; Pierre EVERAERT ; Pierre LARD ; Michel JAZY ; Jean-Claude DUBOIS ; Robert HERBIN.

QUESTION VERIGOUD complémentaire :

Quelles sont les contenances différentes des bouteilles de VERIGOUD-SODA que vous pouvez acheter ?

Vous n'oublierez pas d'inscrire sur votre bulletin-réponse votre nom, votre adresse habituelle, c'est-à-dire celle qui est inscrite sur votre carnet de bord (et non celle de vos vacances), et le numéro de votre carnet de bord ; de même, vous n'omettrez pas de joindre à votre envoi une enveloppe timbrée à 0,25 NF portant également vos nom et adresse. Vous avez jusqu'au 1^{er} août à minuit (le cachet de la poste faisant foi), pour répondre à la

10^e épreuve du brevet de Pilote Épreuve PRIOR Journal PILOTE

30, rue Notre-Dame-des-Victoires - Paris (2^e)

Attention ! Cette épreuve n'est en aucun cas un concours de vitesse. Ceux qui y répondront les premiers n'en tireront aucun avantage ! Aussi, nous ne saurions trop vous recommander de prendre votre temps pour bien répondre, tout simplement dans les délais.

REPONSES A L'ÉPREUVE N° 8 DU BREVET DE PILOTE

1^o L'appareil utilisé par le Chevalier d'Orgeix est un STAMPE.

2^o Les figures les plus classiques de la voltige aérienne sont le tonneau simple et à facettes, le retournement, le renversement, le looping, l'immelman, le noeud de Savoie. Il en existe d'autres évidemment et notre jury appréciera celles que vous aurez indiquées mais ne figurant pas dans la liste ci-dessus.

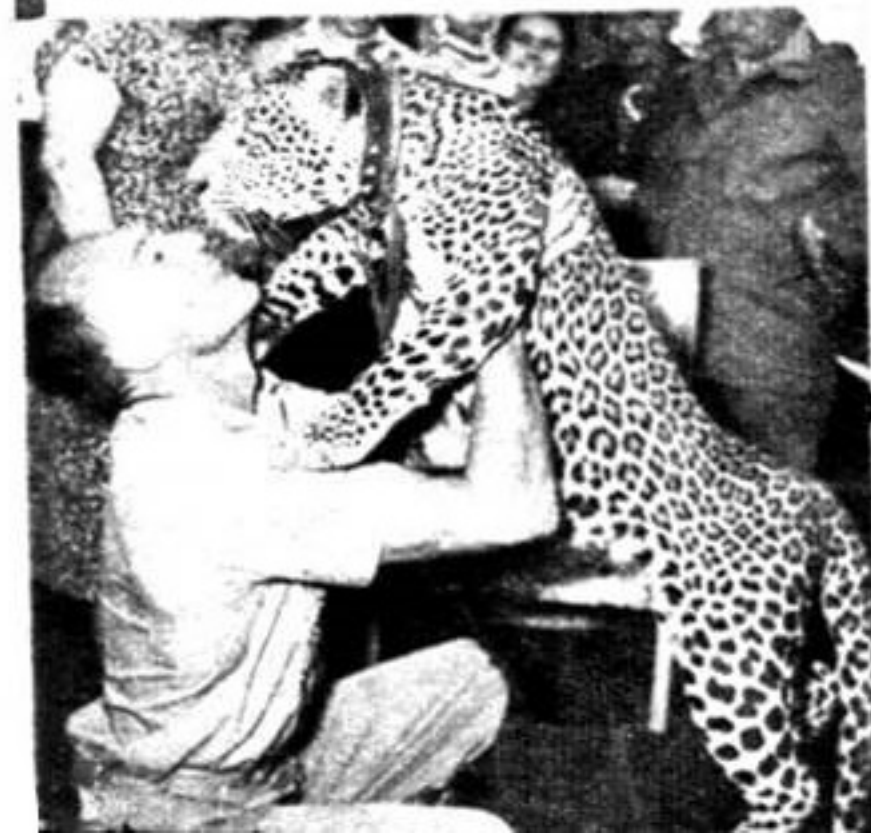
3^o Les trois as de la voltige, habitués adversaires du Chevalier d'Orgeix, sont Léon Biancotto, votre si sympathique parrain, plusieurs fois champion du monde, le Major Liardon, de nationalité suisse, et la petite Française, Reine Lacour.

Les autres champions cités pratiquaient non pas l'aviation mais bien d'autres sports, à savoir : Rosy Piacentini, la natation, Michel Bernard, l'athlétisme, et Olivier Gendebien, l'automobile.

Réponse à la question Vérigoud complémentaire :

Les différents parfums Vérigoud sont le citron, l'orange et la mandarine. (Le pamplemousse uniquement en bouteille de 25 cl.)

Les gagnants recevront bien entendu une vignette Vérigoud d'une valeur de 5 points, et les autres participants moins heureux une vignette de consolation, valeur 2 points.



Le chevalier d'Orgeix et sa fidèle panthère.



CENDRIER ? GATEAU ? PATÉ DE SABLE ?

Nous pensons que vous ne devinez pas ce que représente cette étrange photo aérienne. Il s'agit d'un dépôt de troncs d'arbres abattus, au Canada. Ces arbres, qui paraissent minuscules ici, atteignent communément 45 mètres de hauteur et de 1 à 2 mètres de diamètre ! Les arbres abattus sont

trainés jusqu'à un cours d'eau et « flottés » en énormes radeaux. Le triage se fait sur la rivière, les troncs étant retenus par des barrages. Pour les identifier, les arbres sont marqués de signes distinctifs, gravés dans le bois à l'aide d'une hache ou d'un marteau spécial.

ASSIMIL vous offre un DISQUE CADEAU

Ne laissez pas passer cette occasion de vérifier combien ASSIMIL est une méthode facile pour apprendre : L'ANGLAIS, L'ALLEMAND, L'ITALIEN, L'ESPAGNOL, LE PORTUGAIS, LE RUSSE. MAIS ATTENTION.

Le disque offert n'est pas semblable aux microsillons normaux Cours complets ASSIMIL. De même, la brochure n'est qu'un extrait des manuels ASSIMIL.

BON P7 pour recevoir gratuitement et sans engagement le matériel d'essai ASSIMIL (disque et brochure).
Ci-joint 4 timbres à 0,25 NF pour frais.
NOM :
ADRESSE :
LANGUE :



ASSIMIL
la méthode facile
5, RUE ST-AUGUSTIN
PARIS (BOURSE)
TEL. RIC. 48-36 ET 37

LÉON BIANCOTTO AUX ACTUALITÉS

Votre parrain, Léon Biancotto, le grand as de la voltige aérienne, ne peut vous emmener avec lui quand il se livre dans le ciel à ses étonnantes démonstrations acrobatiques. Et pourtant, vous aimeriez connaître les impressions et les sensations que le champion éprouve, à ce moment, à bord de son célèbre Nord 3202. Eh bien ! depuis une semaine, vous pouvez « vivre » une vrille, un tonneau, un retournement, bref, toutes les figures de la voltige aérienne. Comment cela ? Tout simplement, en assistant, bien calé dans un fauteuil de votre cinéma, à la projection des actualités « Eclair-

Journal ». Celles-ci consacrent, en effet, une séquence importante à Léon Biancotto, à qui nous adressons, une fois de plus, un grand bravo.

SOLUTION DES JEUX DES PAGES 18-19

MOTS CROISÉS

Horizontalement : I. Languedoc. — II. Anée - Cire. — III. Nerveux. — IV. Va. — V. Epouvante. — VI. SD - Noir. — VII. Riente. — VIII. TN - Le. — IX. Par.
Verticalement : 1. Landes. — 2. Ane. — 3. Nervosité. — 4. Gevaudan. — 5. Ecumant. — 7. Dix - Noé. — 8. Or - Ti - La. — 9. Ce - Errer.

L'ALIBI DES EUSTACHE

Vous avez pu constater qu'au moment où M. Eustache est parti de l'autodrome, la pluie s'est mise à tomber.

A son arrivée au parking, la voiture de M. Eustache avait les essuie-glaces orientés vers la gauche du conducteur. Or, lorsque M. Robillard prend congé du couple, ces essuie-glaces sont orientés en sens inverse. C'est la preuve qu'ils ont fonctionné, donc que M. Eustache s'est servi de sa voiture pour aller effectuer son cambriolage.

OU SONT LES PHOTOS JUMELLES ?

Les photos 4 et 6.

POUR DEMANDER VOTRE « CARNET DE BORD »

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

Pilote

Sté Nlle D'EXPLOITATION DU JOURNAL PILOTE

Rédaction et Administration :

30, rue Notre-Dame-des-Victoires
PARIS-2^e

Tél.: CENTRAL 19-10 - CENTRAL 18-31

Gérant-directeur de la publication: L.-R. RIBIÈRE

Directeur général: J. HEBRARD

Rédacteur en chef: R. JOLY

Directeur de la rédaction: R. GOSCINNY

Directeur artistique: J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

| | France et Communauté française | Étranger |
|----------|--------------------------------|----------|
| 3 mois.. | 9,80 NF | 11,00 NF |
| 6 mois.. | 19,00 NF | 21,60 NF |
| 1 an.... | 36,40 NF | 41,60 NF |

C.C.P. Paris 13.607-73

Pour la Belgique, envoyer les règlements à:

"SIREP", 35, avenue Wolvendaal,
BRUXELLES 18^e — C.C.P. 234-08

Abonnement en Belgique :

6 mois..... 216 FB
1 an..... 416 FB

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité: ÉDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTRAL 12-75,
13-30, 16-99.

BREVET DE
"PILOTE"

39

Ivanhoe

RESUME. — Un grand tournoi se déroule à Ashby, en présence du prince Jean, frère du roi Richard, prisonnier en Autriche. Un mystérieux chevalier, surnommé le « Desdichado » par le public, y vient à bout des meilleurs chevaliers normands avec une grande facilité !

Texte de BERNARD LEROY d'après WALTER SCOTT - Dessins d'ANTONIO PARRAS



(A suivre.)

Et chaque Semaine lisez **Pilote**

LE GRAND MAGAZINE DES JEUNES

32 grandes pages, des histoires dessinées passionnantes, des grands reportages exclusifs, des pilotoramas, tous les événements sportifs et d'actualité.

EN VENTE, LE JEUDI...

